1933
PAŹDZIERNIK

№ 10

LOT POLSKI





ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.

1 ZŁ

WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

LOT POLSKI

ORGAN OFIC. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIECONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

ROK WYDAWNICTWA XI

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

Komitet Redakcyjny „Lotu Polskiego": Przewodniczący radca *J. Rudzyński*, członkowie: inż. *Cz. Filipowicz*, inż. *K. Moniuszko*, poseł *J. Rudowski*, major pil. *A. Wojtyga*, red. *Z. Wyrzykowski*, por. *A. Zieliński*.

PRENUMERATA W KRAJU:	Rocznie 10.—zł.,	półrocznie 6.—zł.,	Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ:	„ 10.—fr. szw.,	„ 6.—fr. szw.,	„ 1 fr. szw.

Za zmianę adresu liczy się 1 zł.

UWAGA: ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE SIĘ TYLKO NA PRENUMERATĘ CAŁOROCZNĄ Z TYM JEDNAK ŻE NALEŻNOŚĆ MOŻE BYĆ UISZCZONA RÓWNIEŻ W RATACH PÓŁROCZNYCH.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabele o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm. Za treść ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Adres Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, WIERZBOWA 9. Tel.: Red. i Adm. 311-48. Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

REPREZENTACJE:

Zagranicą: FRANCJA: p. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — NIEMCY: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — WŁOCHY: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

Redaktor przyjmuje codzienie od godz. 12 do 13. Rękopisów nie zwraca się

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ //
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MIESIĘCZNIK

Ćwiczenia polskich samolotów wojskowych nad Warszawą



W końcu września stolica Polski — Warszawa była świadkiem niezwykłego i niespotykanego dotychczas „nalotu" samolotów. Ilustracja nasza przedstawia grupowe ćwiczenia nad Okęciem. **(Patrz str. 6).**

ADAM WOJTYGA

PRZED WALNEM ZGROMADZENIEM

Walne Zgromadzenie L. O. P. P., które ma się odbyć w niedługim czasie, stawia Zarząd Główny i Delegatów Komitetów Wojewódzkich przed szeregiem zagadnień programowo-budżetowych.

Ostatni Komunikat Zarządu, rozesłany do Województw, dał pełny wyraz zamiarów programowych Ligi na rok 1934.

Program ten, przemyślany i opracowany gruntownie, uzewnętrznia treściwie i dobitnie poglądy i zamiary najwyższych władz Ligi na rok najbliższy, po uzgodnieniu ich na szeregu konferencyj z zainteresowanemi Władzami Państwowemi. Fakt ten daje gwarancję harmonijnej współpracy instytucji społecznej, jaką jest Liga, z czynnikami kierowniczemi, mającemi decydujący wpływ na zagadnienia obrony powietrznej i przeciwgazowej kraju.

Na pierwszy plan zagadnień wybija się sprawa zmiany Statutu Ligi. Zmiana Statutu wiąże się ściśle z projektem zaliczenia Ligi do kategorji „Instytucji Wyższej Użyteczności".

Zaliczenie Ligi do kategorji wyższej użyteczności, jest niewątpliwie racjonalne i celowe. Nałoży to na Ligę więcej obowiązków i praw, zapewniając Rządowi większy wpływ i kontrolę nad działalnością Ligi. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że Liga jest instytucją o znaczeniu państwowem, pracującą dla dobra Państwa i jego ludności, to staje się rzeczą zupełnie zrozumiałą, że należałoby ją ściślej zespolić i dostosować do wymagań racji państwowej, co jest możliwe tylko na drodze wyżej omówionej.

Prace przygotowawcze zostały już ukończone, projekt nowego Statutu z uwzględnieniem słusznych wymagań Komitetów Wojewódzkich został złożony na ręce zainteresowanych władz.

Na drugiem miejscu programu znajdują się sprawy usprawnienia administracji i przeprowadzenia koniecznych oszczędności.

Zarząd Główny rozpoczął pracę tą od własnej administracji, przy równoczesnem jej usprawnieniu i podniesieniu wydajności pracy.

Wprowadzony w życie „Regulamin Zarządu Głównego" i „Instrukcja Biurowa", oddały już znakomite usługi i jest nadzieja, że wprowadzenie podobnych zarządzeń w Komitetach Wojewódzkich wyda równie dobre rezultaty.

W dziedzinie lotnictwa program prac przewiduje szereg posunięć organizacyjnych i twórczych, w zastosowaniu do wymagań rzeczowych i celowych naszego lotnictwa. W programie podkreślono dosadnie, że Zarząd uważa lotnictwo za jeden z najlepszych środków czynnej obrony powietrznej państwa, dlatego poparcie wysiłków lotniczych w ramach możliwości Ligi uważa Zarząd za jeden z pierwszych swych obowiązków. Program prac w dziedzinie lotniczej został ustalony następująco:

drogą uświadomienia i wyszkolenia młodzieży, dać Państwu młody, zdolny i zamiłowany do pracy lotniczej element, który z czasem zapełni kadry czynnych obrońców Ojczyzny w szeregach pilotów, obserwatorów, inżynierów-konstruktorów i techników lotniczych.

Droga do tego celu będzie wiodła poprzez modelarstwo rozpoczęte na ławie szkolnej, szybownictwo — P. W. Lotnicze, prowadzone w ośrodkach P. W. i Aeroklubach, aż do momentu oddania przedpoborowego, odpowiednio wyszkolonego i przygotowanego do dalszego wyszkolenia i służby w lotnictwie, w ręce armji.

W odniesieniu do młodzieży, poświęcającej się technice lotniczej — stworzenie stypendjów dla niezamożnych słuchaczy, popieranie i finansowanie prac twórczych, instytutów naukowych, warsztatów doświadczalnych i t. d.

L. O. P. P. finansuje wszystkie wyżej wymienione poczynania na tem polu, prowadzone i realizowane przez odnośne instytucje i towarzystwa, czy też osoby prywatne, przyczem musi zapewnić sobie wgląd i kontrolę zużytkowania środków finansowych na ten cel przeznaczonych, aby one były wydawane zgodnie z intencją i zamierzeniami ofiarodawców.

Całość zagadnień lotniczych tu wymienionych prowadzić będą odpowiedni instruktorzy wydziałów lotniczych Komitetów Wojewódzkich, jako łącznicy między Zarządami L. O. P. P. a instytucjami lotniczemi, korzystającemi z pomocy finansowej L.O.P.P. Instruktorzy ci. odpowiednio dobrani i przeszkoleni na centralnym kursie instruktorskim. prowadzić będą pracę na terenie jednego czy kilku województw, według wskazówek inspektora Wydziału Lotniczego Zarządu Głównego.

Dalszem zagadnieniem jest sprawa lotnisk. która musi ulec radykalnej zmianie zamierzeń, niezawsze celowych i racjonalnie realizowanych. Lotniska gotowe do użytku będą przekazywane Ministerstwu Komunikacji. Budowa nowych lotnisk w tempie dotychczas praktykowanem, musi ulec wstrzymaniu, aby nie rozstrzelać wysiłków i uchronić się od olbrzymich i niejednokrotnie niepotrzebnych wydatków finansowych.

W dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej kierowano się mądrą zasadą, aby przygotować społeczeństwo i wyrobić w niem te cechy, które będą konieczne w biernej obronie, t. j. umieć spokojnie „wytrwać i przetrwać" pomimo wszystkich dokuczliwości przyszłej wojny, jakie mogą spotkać ludność cywilną. Dalej projektuje się wyekwipowanie terenu w odpowiedni sprzęt OPLG, oraz stworzenie dostatecznej ilości wyszkolonych posterunków OPL, oraz drużyn OPG.

Pracę uświadamiającą i wyszkoleniową będą prowadzić instruktorzy O. P. L. G. — jeden na powiat — pod kierunkiem inspektorów wojewódzkich i według wskazówek inspektora O. P. L. G. Zarządu Głównego.

Program celowy i jasny, jednak wymagający bardzo dużych sum finansowych. do zdobycia których Zarząd będzie dążył wszystkiemi sposobami.

Zaopatrzenie terenu będzie usprawnione i przyśpieszone. Komitety Wojewódzkie zbyt zaabsorbowane lokalnemi względami, będą musiały zerwać z krótkowzroczną polityką finansową i wydatnie wesprzeć Zarząd Główny w jego zamierzeniach zaopatrzeniowych.

Aby zapewnić sobie wystarczające zaopatrzenie w sprawie o. pl. i g. Zarząd rozpoczął pertraktacje z firmami prywatnemi (poleconemi przez odnośne władze rządowe), które w niedługim czasie rozpoczną produkcję tego sprzętu na wielką skalę.

Propaganda pójdzie w kierunku zdobycia jak największej ilości członków, docierając z akcją propagandową i uświadamiającą nietylko do Kół młodzieży szkolnej, ale i do tych wszystkich organizacyj, towarzystw, zrzeszeń i odłamów społeczeństwa, które dziś nie są wykorzystane dla akcji obrony ludności przed niebezpieczeństwem powietrznem. Zrzeszenia te i odłamy obojętnie ustosunkowane do prac L. O. P. P., muszą wreszcie zrozumieć, że niebezpieczeństwo, grożące ludności w ewentualnej wojnie, będzie dla społeczeństwa nieprzygotowanego bez porównania groźniejsze w skutkach, nie mówiąc już o obywatelskim obowiązku przyczynienia się do akcji, której przyświeca cel obrony Państwa.

Czynnikiem łączącym zagadnienia propagandy i zaopatrzenia. będą Ośrodki Propagandy i Sprzedaży, utworzone we wszystkich miastach wojewódzkich na wzór Warszawy, Poznania, Katowic, Lublina i Białegostoku, oraz świeżo organizowanego ośrodka w Krakowie.

Zdobywanie środków finansowych przez akwizycję składek członkowskich zostało bardzo pomysłowo i celowo przeprowadzone, albowiem kończą się pertraktacje z Ministerstwem Poczt i Telegrafów, w sprawie powierzenia czynności tej listonoszom, jak to ma miejsce przy zbieraniu opłat radjowych. Myśl doskonała, albowiem wielu zalegających z opłatą członków Ligi czyni to z lenistwa, względnie przez zapomnienie, lub w nieświadomości, nie wiedząc, gdzie można wpłacić odnośną wkładkę. Listonosz wszędzie docierający, odda pod tym względem nieocenione usługi Lidze.

Poza opłatami członkowskiemi, Zarząd Główny przewiduje zebranie pewnych funduszów z rozsprzedaży sprzętu użyteczności ogólnej, a łączącego się z zadaniami OPLG, nad czem kończą się rokowania z odnośnemi władzami.

Lustracje Komitetów Wojewódzkich i Powiatowych zostały przewidziane w szerokim zakresie, aby zorjentować się co do pracy i potrzeb terenu, oraz ażeby pobudzić do aktywniejszej akcji Komitety więcej ospałe, wreszcie, aby wkroczyć tam, gdzie interes Ligi byłby zaniedbany lub narażony na szwank.

Na zakończenie warto jeszcze wspomnieć, że Zarząd Główny przewiduje silną akcję L. O. P. P.'owską wśród kobiet, przeprowadzoną przez Komitet Ścisły Kół Pań L. O. P. P. oraz wzmożenie akcji Komitetu ś. p. Żwirki i Wigury, istniejącego przy Zarządzie Głównym, a to celem zebrania odpowiednich funduszów na Challenge 1934 roku.

Program prac olbrzymi, uzależniony od finansów i dobrej woli ludzi, poświęcających się pracy społecznej w szeregach L. O. P. P.

I jedno i drugie niewątpliwie znajdzie swój zewnętrzny wyraz w uchwałach Walnego Zgromadzenia — tej najwyższej Instytucji L. O. P. P., w której ręce złożyło społeczeństwo z ufnością losy obrony powietrznej i przeciwgazowej kraju.

Uroczystość dekorowania odznaką honorową L. O. P. P. zasłużonych działaczy w Zarządzie Głównym.



Ilustracja nasza przedstawia grupę odznaczonych działaczy L. O. P. P. odznaką honorową. Dekoracji dokonał w dniu 16 października r. b. p. Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. insp. armji gen. dyw. inż. Leon Berbecki.



UROCZYSTE OTWARCIE LOTNISKA IM. PIERWSZEGO MARSZAŁKA POLSKI JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO W INOWROCŁAWIU

Prawie po 3 latach pracy, nastąpiło w dniu 24 września r. b. poświęcenie i otwarcie lotniska im. Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Inowrocławiu. Miasto przybrało odświętny wygląd. Z każdego niemal domu powiewały flagi: państwowa, oraz L. O. P. P.

Program uroczystości został poprzedzony odsłonięciem wielkiej skarbony przed Magistratem, capstrzykiem orkiestry 59 pp., oraz zebraniem towarzyskiem w hotelu Basta, urządzonem przez Aeroklub Kujawski, sekcję Aeroklubu Poznańskiego, w którem brał również udział p. Wojewoda Poznański Raczyński.

Przepiękna niedzielna pogoda zwabiła na lotnisko olbrzymie tłumy z całej Polski. Liczono około 25.000 — 30.000 uczestników. Komitet Wykonawczy z prezesem p. wiceprezydentem miasta Wł. Juengstem, wraz z Komisjami uroczystości, policją państwową, organizacjami p. w. i w. f. i t. p. działał szybko, i sprężyście. Specjalną trybunę mieli Komitet Honorowy Wykonawczy, oraz rodzice chrzestni.

Począwszy od 8-ej z rana nadlatywały samoloty wojskowe i cywilne z kilku Aeroklubów, a mian. ze Lwowa, Poznania, Krakowa, Katowic, Lublina i t. p.

Około 9.30 przybył samolotem trzymotorowym p. Wicemin. inż. Czapski w licznem gronie wybitnych gości z Warszawy. Na trybunie zajęli miejsca pp. Wicemin. Czapski, Woj. Raczyński, Gen. Pasławski, Dowódca O. K. VIII z Torunia, Gen. Thomme z Bydgoszczy, delegat Min. Kom. Dep. Lotnictwa Cyw. dr. inż. Kluz, del. szefa Dep. Aeron. przy Min. Spraw Wojsk. major Jungrav, prezes Dyr. Kol. Ruciński, prezes poczty Maciejewski, prezes Izby Skarbowej dr. Świtalski, Starosta krajowy Begale, dyr. P. L. L. „Lot" mjr. Makowski, del. Zarz. Gł. LOPP. pp. mjr.-pil. A. Wojtyga, oraz refer. propagandy p. Matzke, naczelnik Kur. Okr. Szk. dr. Durek, dyr. Izby Roln. Morzycki, prezes Sądu Okr. Żółkwa z Bydgoszczy, naczelnicy wydz. Urz. Woj. Pozn. pp. Proniewski, Szczepanowski, Kiełczewski, Zakrzewski w Poznaniu, nacz. wydz. Grzanka z Torunia, nacz. Kolei Herby — Gdynia inż. Szlachtowski, pułk. 4 p. lotn. Heller z Torunia



i cały szereg innych przedstawicieli władz miejscowych i zamiejscowych, wraz ze znanemi asami lotnictwa cywilnego, jak inż. Grzeszczykiem ze Lwowa, kpt. Hirszbandtem z Warszawy, por. Czarkowskim i t. p.

O godz. 10-ej odprawił ks. dziekan Kubski, w asyście kilku księży, uroczystą mszę polową, a przepiękne kazanie wygłosił ks. prałat Schoenbern z Kruszwicy. Złączone chóry kościelne i cywilne odśpiewały kilka pieśni religijnych z towarzyszeniem orkiestry 59 pp. pod batutą dyrygenta p. Ciesielskiego.

Po wspólnem odśpiewaniu pieśni „Boże coś Polskę", ks. dziekan Kubski dokonał poświęcenia figury Matki Boskiej, stojącej w pobliżu lotniska, i w okolicznościowem przemówieniu oddał lotnisko pod Jej opiekę.

Następnie wstąpił na estradę p. prezydent miasta Jankowski, który po dłuższem i podniosłem przemówieniu w imieniu korporacyj miejskich oddał grunta miejskie przeznaczone na lotnisko w dzierżawę 30-letnią Zarządowi Głównemu L. O. P. P.

Dalej przemawiał prezes Komitetu Miejskiego LOPP., oraz Komitetu Budowy Lotniska p. wiceprezydent Miasta Władysław Juengst, który w pięknem przemówieniu podkreślił udział wszystkich czynników w budowie lotniska i jako jeden z głównych twórców lotniska podziękował tym, którzy przyczynili się do jego budowy, a więc Rządowi, gminie miasta Inowrocławia, L. O. P. P., oraz społeczeństwu kujawskiemu. Dalej wspomniał, że lotnisko obejmuje około 27 ha, z których gmina miejska przekazała około 20 ha, wojsko 2½ ha, a resztę wykupił LOPP. Koszta budowy wyniosły około 215.000 zł., z których LOPP. przekazała około 131.000 zł., społeczeństwo kujawskie złożyło około 76.000 zł., a resztę przekazały władze wojskowe i t. p.

Następnie wręczył artystycznie wykonany przez p. prof. Czaplę adres hołdowniczy dla Pana Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego na ręce p. Wojewody Poznańskiego Raczyńskiego, a piękny upominek statuę Jana Sobieskiego — 4 pułk. lotn. w Toruniu na ręce p. pułk.



Moment z poświęcenia i otwarcia lotniska w Inowrocławiu.

dypl. Hellera za pierwsze ożywienie lotniska. Adres hołdowniczy ma następujące brzmienie:

Najczcigodniejszy i Najdostojniejszy Panie Marszałku!

Uroczystem poświęceniem i otwarciem lotniska w Inowrocławiu, Twego imienia — Najczcigodniejszy i Najdostojniejszy Panie Marszałku, ukoronowaną została w dniu dzisiejszym praca, wszczęta w jesieni 1929 roku i dokonana przy znacznej ofiarności społeczeństwa kujawskiego, zorganizowanego w L. O. P. P., oraz przy wybitnej pomocy Gminy miasta Inowrocławia, czynników rządowych, samorządowych, wojskowych, oraz L. O. P. P.

Wyrażając Swoją zgodę na naszą prośbę, by lotnisko inowrocławskie głosiło po wieczne czasy Imię Twoje, zaszczytnie wyróżniłeś Kujawy—Inowrocław i pierwsze w Polsce Zdrojowisko, posiadające lotnisko, dałeś ojcowski wyraz Swego wysokiego uznania dla prac ofiarnie dokonanych na chwałę i pożytek Rzeczypospolitej Polskiej.

Składamy Tobie za to — Panie Marszałku — głębokie i serdeczne uczucia wdzięczności i zapewniamy Ciebie, jako Wodza Narodu, w którym widzimy symbol potęgi i mocarstwowej przyszłości Polski, że Kujawy nie ustaną w pracy, przez Ciebie pięknie i jasno wskazanej, nad umocnieniem obronności Państwa.

Słowa te racz przyjąć — Panie Marszałku — jako wyraz hołdu najgłębszego i przywiązania serdecznego, z jakiemi odnosi się do Ciebie Społeczeństwo Kujawskie.

Inowrocław, dnia 24 września 1933 r.
Miejski Komitet L. O. P. P. i Komitet Budowy Lotniska w Inowrocławiu.
Miejscowe Koła L. O. P. P. w Inowrocławiu.
Przedstawiciele Społeczeństwa Kujaw.

Po tem przemówieniu, p. Wicemin. Czapski, dokonał otwarcia lotniska, przecinając tradycyjnie wstęgę, poczem wygłosił przemówienie o doniosłem znaczeniu, w którem pogratulował Miejskiemu Kom. LOPP. dokonania tak wielkiego dzieła, pragnąc, by przykład Inowrocławia był pobudką dla innych Komitetów w pracy dla dobra wzniosłej idei i haseł LOPP. Dalej p. wicepr. miasta Juengst, prezes Komitetu Wykonawczego prosił p. Wojewodę Poznańskiego Raczyńskiego o dokonanie odsłonięcia tablicy marmurowej ku czci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Tablica ta o rozmiarach 45 × 65 z białego marmuru, przedstawia artystycznie wykonaną płaskorzeźbę Pana Marszałka Piłsudskiego (głowę), pod którą widnieje napis: *„Społeczeństwo Kujaw—Pierwszemu Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu — Inowrocław, dnia 24 września 1933 r."*.

Tablica ta zostanie wmurowana najprawdopodobniej już w przyszłym roku w nowym hangarze. Po odsłonięciu tablicy orkiestra 59 pp. odegrała hymn narodowy, poczem p. Woj. Raczyński w podniosłych słowach mówił o znaczeniu obrony Państwa, a w końcu wyraził życzenie, aby lotnisko inowrocławskie służyło Państwu, jego wielkości i przyszłości.

Następnie odbyła się dekoracja zasłużonych działaczy LOPP. przez p. wojewodę Raczyńskiego. Odznaczonych zostało 29 obywateli z Kujaw.

Po złożeniu podziękowania w imieniu odznaczonych przez wiceprezesa Kom. M. LOPP. dr. Zborowskiego, nastąpiło wpisywanie się do „Księgi Pamiątkowej Budowy Lotniska" artystycznie wykonanej przez p. prof. Tadeusza Czaplę, w oprawie zakładu introligatorskiego p. Pietrzaka z Inowrocławia.

Uroczystość zakończyło skromne śniadanie polowe dla przedstawicieli Rządu, Komitetu Honorowego i Wykonawczego, Rodziców Chrzestnych, dla lotników, oraz innych zaproszonych gości.

O godz. 14-ej odbył się dla przedstawicieli Rządu i t. p. obiad w gmachu Starostwa Powiatowego wydany przez Pana Starostę Powiatowego i Grodzkiego Wilczka, w czasie którego wygłoszono szereg przemówień.

Po południu odbyły się pokazy lotnicze dla publiczności z udziałem około 40 samolotów, wobec tłumu ok. 25.000 osób. O godz. 18-ej odbyła się uroczysta akademja w sali Teatru Miejskiego w obecności p. woj. Raczyńskiego i kilku tysięcy osób. Słowo wstępne wygłosił prezes Aeroklubu Kujawskiego, sekcji Aerokl. Pozn. p. dr. Zborowski, poczem po okrzyku na cześć Rzplitej, Jej Prezydenta, oraz Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego wystąpił chór LOPP. Gimn. Męskiego, oraz Szkoły Handlowo-Przem. pod batutą p. prof. Soji. W miejsce chorego p. dr. Pollaka, kuratora Okr. Szkoln. Pozn. wygłosił piękny referat p. por. Kiciński, insp. oplg. z Poznania, który referatem swoim, oraz znakomitą swadą rozentuzjazmował całą publiczność. Prelegent wskazał na tych, którym winniśmy dzisiejszy nasz świetny rozwój lotnictwa, a którzy życiem swem zapłacili za ofiarną służbę dla Ojczyzny. Lotnicy — to ludzie, którzy nie znają słowa „pokój" ich życie to stała walka z żywiołem. Ale orły nasze potrzebują gniazd odpowiednich — takiem gniazdem jest nowopowstałe lotnisko inowrocławskie, wyraz zgody, wysiłku i ofiarności całego społeczeństwa.

Po świetnym występie solowym ucznia gimn. Jagego z towarzyszeniem orkiestry, wygłosił deklamację mały Leszek Jedlecki p. t. „Mocarne zbudujemy Polsce skrzydła". „Odgłosy Kujaw" Makosza w doskonałem wykonaniu orkiestry 59 pp. zakończyły udaną akademję.

Około godz. 20-ej odbyła się herbatka w salach hotelu Basta, urządzona przez p. Prezydenta m. Jankowskiego. Herbatkę zaszczycił swoją obecnością p. woj. Raczyński.

Uroczystości poświęcenia i otwarcia lotniska pozostaną na Kujawach długo w pamięci. Zauważyć było można nadzwyczaj liczny zjazd młodzieży szkolnej z wszystkich powiatów Wielkopolski, Pomorza i Kujaw Wschodnich, oraz rzesze starszego społeczeństwa z całej Polski.

Z MANEWRÓW LOTNICZYCH W ANGLJI



Dnia 22 i 23 września r. b. odbyły się połączone manewry lotnictwa lądowego i wodnego na wschodnich wybrzeżach Szkocji. Na ilustracji samoloty z umocowanemi do nich torpedami.

OLBRZYMI NALOT SAMOLOTÓW NA WARSZAWĘ

W ostatnich dniach września byliśmy świadkami olbrzymiego nalotu samolotów wojskowych na Warszawę. Była to, jakgdyby defilada lotnictwa wojskowego, po ukończeniu ćwiczeń letnich.

W innych rodzajach broni jest zwyczaj defilowania pieszo, konno, na samochodach, tankach i t. d. z okazji uroczystości, wzgl. ćwiczeń. Nasi lotnicy zrobili to samo, z tą jednak różnicą, że w najwięcej odpowiednim dla siebie żywiole, t. j. w powietrzu, na samolotach. Cel swój osiągnęli nadspodziewanie dobrze. Pokazali swym przełożonym i zdumionym mieszkańcom stolicy, że potrafią w zwartych szykach i w równych odstępach defilować równie pięknie, jak to robi kawalerja, czy piechota, na ziemi.

Lotnictwo nasze, będące sławą, dumą i ambicją narodu wykazało, że nietylko wyczyny indywidualne, nietylko uzdolnienie pewnych jednostek, ale całość jako taka stanowi o jego wartości.

Nalot, o którym mowa odbył się w kilku falach, z których każda składała się z kilku eskadr. Jeśli uwzględnimy również szybkości poszczególnych typów samolotów, dalej trudności związane z manewrowaniem takim olbrzymim zespołem, wreszcie konieczność utrzymania w szyku przepisowych odstępów, zbiórka i rozejście się w powietrzu, wreszcie start i lądowanie odbywające się równocześnie w szykach eskadrowych, czy dywizjonowych, — to wówczas zrozumiemy wartość tego rodzaju defilady.

Lotnictwo nasze, w czasie tej defilady wykonanej precyzyjnie, jak na placu musztry, wykazało nam, że stoi na bardzo wysokim poziomie, pod względem wyszkolenia, technicznym, organizacyjnym i personalnym.

Dziś, pomimo olbrzymiego rozwoju lotnictwa na całym świecie, niewiele jest państw, któreby mogły pozwolić sobie na taką defiladę sprawności ludzi i sprzętu.

Ryk silników, warkot śmigieł i poszum przelatującej armady powietrznej wytrąciły Warszawę z równowagi.

Z okien domów, balkonów i tarasów, na chodnikach, i jezdniach przystawali ludziska z zadartemi do góry głowami podziwiając w zachwycie przelatujące z południa na północ szeregi skrzydlatych obrońców ojczyzny.

Fala za falą, w geometrycznie równych formacjach, w doskonale zachowanych odstępach między samolotami i między eskadrami, — płynęła moc i potęga Polski skrzydlatej. Warkot śmigieł poruszanych dziesiątkami tysięcy koni mechanicznych zamkniętych w silnikach napawał dumą, ale i strachem zarazem.

Pomyśleć tylko jakby wyglądała Warszawa, gdyby te stalowe rumaki najeżone karabinami maszynowemi i bombami należały do wroga? Jakież okropne skutki byłyby po takim nalocie wrogiego lotnictwa? Na szczęście na płatach naszych bojowych samolotów czerwienił się i bielił znak kwadratu lotniczego, znak własny i tak miły sercu. Obywatel oddychał z ulgą, — to własne? w takiej ilości? tak cudownie w porządku? czy to możliwe, — oto urywki pytań rzucanych z ust przyglądających się.

Wszyscy obserwowali niezważając na ruch uliczny, warsztaty pracy, pośpiech i obowiązki. Serce rosło, oczy błyszczące zachwytem i dumą dawały wyraz uznania i pochwały. W niejednym mózgu trapionym trudnościami podatkowemi i kryzysowemi, powstawała myśl dająca zadowolenie ze spełnionego obowiązku wobec państwa. Wiem przynajmniej naco idą ciężko zapracowane podatki, naco idzie pożyczka narodowa — myślał obywatel. Ten piękny w swej zewnętrznej szacie wyraz siły daje porękę bezpieczeństwa, rozwoju i postępu umiłowanej nad wszystko Ojczyzny.

Istotnie, lotnicy nieświadomie wyświadczyli Państwu i propagandzie pożyczki narodowej, daleko większe usługi, niż słowo drukowane, czy mówione przez tubę samochodu reklamowego.

Jak później dowiedzieliśmy się ten masowy nalot na Warszawę był programowem ćwiczeniem przewidzianem dla wyszkolenia lotnictwa. Chodziło tu zapewne o koncentrację większej ilości eskadr i zgranie ich do pewnego określonego celu. Zakończeniem tych ćwiczeń miała być prawdopodobnie defilada, której byliśmy świadkami. O ćwiczeniach nic powiedzieć nie możemy, bo są nam nieznane, a poza tem, jak każde ćwiczenia wojskowe, chronione są t. zw. tajemnicą wojskową. Dlatego pominiemy to zagadnienie, a powrócimy do samej defilady, która nas najwięcej interesuje.

W państwach o bardzo silnem i rozwiniętem lotnictwie, jak np. we Włoszech i Anglji rok rocznie odbywają się uroczystości poświęcone popisom lotnictwa wojskowego. Na uroczystości takie stawia się dwór królewski, rząd, najwyżsi zwierzchnicy wojskowi, zaproszeni goście zagraniczni i olbrzymie tłumy publiczności, liczonej w setkach tysięcy. Popis taki daje obywatelom państwa realny przegląd sił powietrznych, będących wyrazem potęgi i mocy, stanowiących o mocarstwowem stanowisku danego państwa.

U nas, poza popisami lotnictwa sportowego, nic takiego niema, coby zezwoliło szerszym warstwom społeczeństwa zetknąć się bliżej z lotnictwem wojskowem. Jedyną drogą, na której będzie można to urzeczywistnić, i dać pogląd na rozwój naszych sił powietrznych, — tego wyrazu naszej obronności i potęgi — będzie dzień święta Lotnictwa Polskiego. Dzień, który powinien być równocześnie dniem popisów lotnictwa wojskowego. Tego rodzaju popisy połączone z wystawą lotniczą i odpowiednio zorganizowaną akcją uświadamiającą i propagandową oddadzą niewątpliwie duże usługi Państwu, krzepiąc serca jego obywateli wyrazem siły i potęgi.

A. W.

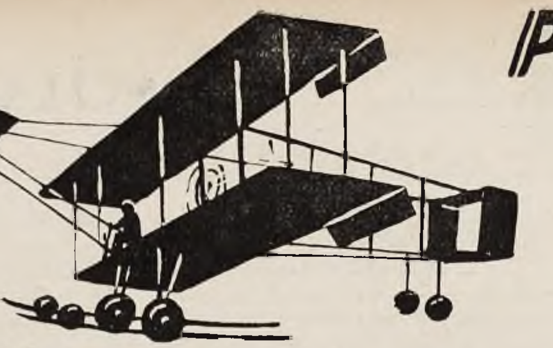
Inauguracja francuskich linji lotniczych „Air-France".



Dnia 7 września b. r. odbyło się otwarcie „Air France" w obecności ministra lotnictwa Pierre Cota.

JAN WIELOWIEYSKI

PRZED 30 LATY





— Wielki samolot pasażersko pocztowy „Tęcza", przeleciał dwukrotnie Atlantyk z siedmioma ludźmi załogi.

— Kapitan pilot Stanisław Skarzyński przebył samotnie Atlantyk z Afryki do Brazylji na małym, turystycznym samolocie R. W. D. 5.

— Amerykanin Wiley Post obleciał dokoła kulę ziemską w przeciągu tygodnia.

— Francuzi Codos i Rossi ustanowili rekord długości lotu w linji prostej bez lądowania przebywając 9.040 km pomiędzy Nowym Jorkiem, a Rayak w Syrji i bijąc poprzedni rekord ustanowiony w lutym przez Anglików kpt. Gayforda i por. Nichollettsa na 8.544 km pomiędzy Londynem a Zatoką Wielorybią w Afryce.

— Włoska eskadra wojskowych wodnosamolotów pod wodzą marszałka Balbo przeleciała w zwartym szyku Atlantyk północny z Rzymu do Chicago i powróciła stamtąd drogą powietrzną do Włoch.

— Francuz Gustaw Lemoine zdołał wznieść się do wysokości 13.661 metrów.

Wszystko to wydarzyło się w r. 1933.

I o dziwo, ani jeden z tych wyczynów wspaniałych nie wywołał w nas zdziwienia. Podziw — owszem, zainteresowanie — naturalnie, ale zdziwienie — nie... Ani jednym z nich nie byliśmy zaskoczeni, przyjęliśmy jak rzecz zwykłą, naturalną, która musiała nastąpić. Gdy czytaliśmy zapowiedzi tych wyczynów, gdy dzielni lotnicy po drobiazgowych przygotowywaniach odkrywali swe karty, w żadnym sercu nie zakiełkowało niedowierzanie. Wiedzieliśmy doskonale zgóry, że te przedsięwzięcia udadzą się. Przeciwnie — dziwiliśmy się gdyby się nie udały, kręcilibyśmy głowami wierząc, że coś się tam popsuło z winy pilotów czy mechaników, ale nie dlatego, że zamierzenie przekraczało siły ludzkich skrzydeł.

Tak jest w roku 1933, w roku w którym obchodzimy trzydziestą zaledwie rocznicę epokowej chwili, gdy człowiek po raz pierwszy oderwał się od ziemi na samolocie cięższym od powietrza, zaopatrzonym w silnik. Stało się to bowiem na jesieni 1903 roku w Ameryce, a pierwszymi ludźmi, którym dane było wcielić w czyn fantastyczny mit o Ikarze byli ojcowie dzisiejszej aeronautyki bracia Wilbur i Orville Wright'owie.

Synowie pastora protestanckiego w Daytonie, w stanie Ohio, obaj bracia od najmłodszych lat zdradzali duże zdolności i zamiłowanie do techniki. Starszy, Wilbur urodził się w 1867 r., młodszy Orville przyszedł na świat w cztery lata później. Gdy dorośli, Wright'owie otworzyli w swem rodzinnem mieście pracownię rowerów.

Obaj interesowali się lataniem — problem ten zresztą modny był już wówczas zarówno w Europie, jak i w Ameryce. Gdy tylko więc obaj bracia zdobyli niezależność poświęcili się studjom nad zasadami lotu. Zaczęli od doświadczeń z latawcami i osiągnęli poważne wyniki w tej dziedzinie, które następnie zużytkowali podczas swoich prac nad budową samolotów. Do pracy zabrali się bardzo sumiennie — przestudjowali wszystkie dzieła o lotnictwie, jakie ukazały się do tego czasu i przeprowadziwszy szereg badań nad oporem powietrza odkryli kilka nowych praw. Zazdrośnie jednak trzymali w tajemnicy wyniki swoich badań nie ogłaszając ich. Bali się poprostu, aby kto inny nie zebrał owoców ich prac i trudów. A wszystkie te doświadczenia dość kosztowne, i następnie próby z wielkiemi już płatowcami, unoszącymi ludzi, dokonywali bracia własnym kosztem.

W tym czasie właśnie w Chicago głośny pionier lotnictwa bezmotorowego Chanute przeprowadzał doświadczenia z szybowcami własnej konstrukcji, oraz sprawdzał raz jeszcze doświadczenia, wykonywane przez słynnego wynalazcę niemieckiego Otto Lilienthala, który właściwie był pionierem lotów szybowcowych w Niemczech. Od szybownictwa bowiem zaczął się rozwój lotnictwa. Człowiek usiłował naśladować najpierw lot ślizgowy ptaków, a dopiero później wpadł na myśl ustawienia na szybowcu motoru, podpatrzywszy, że ptaki w locie pomagają sobie ruchem skrzydeł. Ten ruch skrzydeł zastąpiło później wirujące śmigło, obracane siłą motoru.

Przyszli ojcowie dzisiejszego lotnictwa jadą do Chicago i pod kierunkiem Chanute'a zaczynają stawiać pierwsze kroki. Bracia Wright'owie byli pojętnymi uczniami. Przeprowadziwszy szereg prób z szybowcami swego mistrza wracają w r. 1900 do rodzinnego Dayton i tu rozpoczynają budowę swego pierwszego szybowca. Za nim idzie drugi, trzeci...

Gdzie go tu jednak wypróbować? Wilbur i Orville Wright'owie byli skryci, nie lubili rozgłosu. Woleli przeprowadzić swe doświadczenia w tajemnicy i ujawnić je dopiero wówczas, gdy będą mogli pochwalić się jakiemiś realnemi wynikami.

Był rok 1900. W Ameryce wówczas jeszcze nietrudno było skryć się przed niepożądanymi obserwatorami. Nie długo trwały poszukiwania odpowiednich terenów. Na wschodniem wybrzeżu Ameryki północnej w stanie Karoliny północnej w pobliżu Kitty-Hawk znajduje się piękna, piaszczysta plaża, usiana niewielkimi pagórkami — wymarzony wprost teren do wzlotów szybowcowych. Nikogo tam niema, nikt tam nie zagląda, żadne ciekawe a niepowołane oko nie podpatrzy braci-wynalazców.

Nie dotarła tam jeszcze stopa cywilizacji. Na tem pustkowiu Wright'owie z gronem wiernych, zaufanych pomocników zakładają obóz myśliwski, pędząc życie traperów, w stylu bohaterów awanturniczych powieści podróżniczych, kapitana Mayne-Reyd'a czy Karola May'a. Tu prowadzą dalsze badania i doświadczenia nad szybowcami.

Krótkie były pierwsze ich wzloty — liczyły się na sekundy. Ledwo aparat zdołał przezwyciężyć siłę grawitacji i oderwał się od ziemi już zaraz opadał na nią zpowrotem. Nie zniechęciło to braci Wright'ów, nie wprowadzało w rezygnację.

— Nie dziś, to jutro musi się udać — mówili sobie.

Coraz dłuższe były skoki ich szybowców, coraz dalej od miejsca startu wypadało lądowanie. Dziesięć metrów, piętnaście, potem dwadzieścia, czterdzieści, sto...

Już coraz dłużej trwa lot. Już nie liczy się tylko na sekundy, już mówi się: minuta i tyle a tyle sekund...

Co za postęp ogromny, co za tryumf! Jaka słodka nagroda za tyle trudów i pracy i środków, włożonych w doświadczenia!

I wtedy bracia powzięli decyzję:

— Ustawiamy na szybowcu motor.

Jest rok 1903. Jesień...

Od powzięcia decyzji do jej wykonania u braci Wright'ów droga bardzo niedaleka. Są przecież rdzennymi Amerykaninami. Odtąd nad piaszczystem wybrzeżem morskiem w stanie Karoliny północnej zaczyna rozlegać się warkot motoru, obracającego dwie śmigi, umieszczone ztyłu płatowca. Niezgrabny jest ten pierwszy samolot, bardzo prymitywny — wszystko znajduje się na wierzchu, silnik zatrzymuje się przy pomocy kawałka zwyczajnego sznurka, przeciągniętego między stójkami, ale to nic — grunt, że płatowiec oderwał się od ziemi, że lata...

Umysł ludzki osiągnął pełny tryumf!

Za pierwszą poszła druga próba i trzecia i czwarta...

Dzień 17 grudnia 1903 roku obchodzony jest w odludnym obozie nadmorskim jako wielkie święto — w dniu tym wykonano lot trwający... 59 sekund i zdołano przebyć przestrzeń... 260 metrów!

Dwieście sześćdziesiąt metrów! Jakże śmiesznym wydaje nam się dziś ten sukces braci-wynalazców, nam, którzy byliśmy świadkami wspaniałego samotnego lotu Charlesa Lindbergha ponad szaremi falami Atlantyku z Nowego Jorku do Paryża i w sześć lat później również samotnego przelotu kapitana Skarzyńskiego przez Atlantyk z Afryki do Brazylji na maleńkim samolocie turystycznym,

nam, którzy patrzyliśmy na oszałamiający rekord jednookiego samotnika Wileya Posta, który w tydzień opasał cieniem swego samolotu kulę ziemską, nam, którzy jak zwykłą rzecz przyjęliśmy imponujący przelot Francuzów Pawła Codosa i Maurycego Rossi'ego bez lądowania na przestrzeni blisko 10 tysięcy kilometrów z Nowego Jorku do Azji Mniejszej.

A przecież tamto działo się zaledwie przed trzydziestu laty. Pomyślmy tylko— trzydzieści lat temu jeszcze człowiek nie umiał oderwać się od ziemi, jeszcze nie był w stanie naśladować ptaka.

Bracia Wright bardzo solidnie zabrali się do pracy nad lataniem. Dość powiedzieć, że odrazu zaczęli latać po krzywej, wracając do miejsca startu, podczas gdy ich europejscy koledzy Farman, Voisin, Santos-Dumont latali początkowo tylko po linji prostej. Farman np. zaczął zataczać pierwsze koła w powietrzu zaledwie pod koniec 1907 roku i dopiero w dniu 13 stycznia 1908 roku wykonał oficjalnie lot po krzywej, zdobywając nagrodę 50.000 franków.

Od tej przełomowej chwili, gdy człowiek po raz pierwszy zdołał oderwać się od skorupy ziemskiej na aparacie cięższym od powierza, rozwój lotnictwa zaczął postępować szybkiemi krokami naprzód. Po roku prób bowiem, w październiku 1904 roku bracia Wright'owie ofiarowują się dostarczyć rządowi francuskiemu samoloty zdolne do przebywania... 40 km w powietrzu. Po miesiącu cofają tę ofertę i nadsyłają inną — zaofiarowane obecnie przez nich samoloty mogą przebywać już... 50 kilometrów bez lądowania.

W ciągu jednego miesiąca taki postęp! Jest rok 1908. Dwadzieścia pięć lat temu...

Pokazy Wilbura Wright'a w Europie budzą podziw i entuzjazm.

Dnia 21 września Amerykanin ustanawia pierwszy światowy rekord długości lotu w linji prostej bez lądowania i zdobywa nagrodę Michelina — 20.000 franków i komisji awjacyjnej — 5.000 franków. Przebytą przez Wrighta przestrzeń liczono oficjalnie na 66.6 km, w rzeczywistości Amerykanin przebył wówczas przeszło 90 km z przeciętną szybkością około 60 km na godzinę.

Sześćdziesiąt sześć i pół kilometra! Dziś ten sam rekord ustanowiony przed dwoma miesiącami przez Codosa i Rossi'ego wynosi przeszło 9.000 km, a szybkość przeciętna dosięgała 180 km na godzinę.

Przenieśmy się znów o pięć lat naprzód, do roku 1913. Dwadzieścia tylko lat temu...

Świat szaleje, zachwyca się Rolandem Garrosem, pierwszym zdobywcą morza Śródziemnego.

Dnia 23 września wyleciawszy z Saint Raphael bohaterski Francuz mimo uszkodzenia silnika w drodze i możności wylądowania po drodze na Sardynji nie waha się ruszyć nad morze. Ryzykuje wiele — ma bardzo skromny zapas benzyny. Oblicza szybko czy starczy mu do Tunisu, chociaż do przeciwległego brzegu. Krótko trwają denerwujące chwile walki wewnętrznej: lecieć czy nie lecieć? Jak sam Garros opisywał później, były to najcięższe, najbardziej wyczerpujące momenty całego lotu przez morze Śródziemne. Wreszcie decyzja zapadła:

— Lecę!

I Roland Garros przeleciał szczęśliwie. I wówczas świat oniemiał. Z entuzjazmu, z zachwytu, ale jednocześnie i z głębokiego zdziwienia.

— Jakto było możliwe? — zadawano sobie pytania. — Więc zaszliśmy już tak daleko? Więc morze nie stanowi już przeszkody dla uskrzydlonego człowieka? Nie do wiary!

I mówiono wówczas o tym wspaniałym wyczynie, jak o sportowym rekordzie nie mającym żadnego praktycznego znaczenia. A dziś tę trasę przelatują codzień pasażerskie i pocztowe samoloty francuskie, utrzymujące stałą komunikację między Europą a Afryką.

Gdy Karol Lindbergh wylądował w Paryżu podziwialiśmy jego odwagę, jego brawurę, ale nie dziwiliśmy się. Przyjęliśmy to jako rzecz zupełnie naturalną i zupełnie na serjo rozpoczęliśmy dyskusję na temat uruchomienia stałej, regularnej komunikacji przez Atlantyk pomiędzy Ameryką, a Europą, komunikacji, ujętej w ścisłe ramy rozkładów lotów.

Bracia Wright'owie i Roland Garros nauczyli nas nie dziwić się niczemu.

STEPHEN J. MATTEOCK *(Korespondencja własna z Londynu).*

Z poza kulis angielskiego doświadczalnictwa lotniczego

Nowoczesny wysoki stan lotnictwa — należy to niestety przyznać — zawdzięczamy... wojnie. Gdyby nie było wojny światowej (ani oczywiście żadnej innej), być może mielibyśmy dziś samoloty nie dużo lepsze od pierwowzoru braci Wrightów.

Lotnictwo przez czas długi było zgoła niebezpieczną „zabawką", a zresztą jest nią dotychczas w ręku osób — jak to się mówi—wiatrem podszytych. Nic więc dziwnego, że samolot jest celem marzeń wielu z nich, pragnących zamienić szarzyznę życia na tak pociągający zawód pilota. Tembardziej, że nawet podczas pokoju istnieje specjalna kategorja pilotów, latających w warunkach, wymagających wyjątkowej tężyzny ducha i ciała, zimnej krwi i odwagi. W Anglji mamy takich pilotów w Martlesham, Felixtowe i Farnborough.

Są to placówki doświadczalne, należące do angielskiego Ministerstwa lotnictwa (a raczej „Ministerstwa powietrza", gdyż tak się ono dosłownie nazywa). Tam, w tych trzech poza tem dość podrzędnych miejscowościach, wypróbowuje się w powietrzu wszelki nowy angielski sprzęt lotniczy, przedewszystkiem więc ulepszenia i wynalazki. Otoczone to wszystko jest naturalnie głęboką tajemnicą, tak przytem skuteczną, iż istotnie szeroka publiczność angielska naogół nic nie wie o próbach nietylko nowych samolotów, ale wogóle o istnieniu lotniczych Zakładów doświadczalnych w Martlesham, Felixtowe i Farnborough.

Piloci, przydzieleni do tych ośrodków, oczywiście muszą być wzorem doskonałości w cnocie... trzymania języka za zębami. Zresztą nie przychodzi im to zbyt trudno, jako że są Anglikami, a jak na świecie powszechnie wiadomo, rodacy moi nie grzeszą nadmierną wylewnością uczuć.

Proszę nie żądać ode mnie zdradzenia ich tajemnic służbowych; mogę podać tylko parę szczegółów, ilustrujących ich ciężką i odpowiedzialną pracę.

Poddani są oni żelaznej dyscyplinie wojskowej. Zapewne nigdzie (w czasie pokoju) życie pracownika-fachowca nie jest tak podrzędną rzeczą — w porównaniu z miljonową nieraz ceną doświadczeń, w których jest to życie niezbędnem, ale drobniutkiem tylko kółkiem całego mechanizmu — jak właśnie w Martlesham, Felixtowe i Farnborough.

Jest ogólnie przyjętą zasadą, że w razie niechybnie grożącego niebezpieczeństwa, załoga samolotu myśli przedewszystkiem o własnej skórze, wyskakując naprzykład na spadochronach.

Natomiast nasi piloci doświadczalni, należący do powyższych zakładów, stają nieraz w sytuacji, gdy instynkt samozachowawczy musi ustąpić na plan drugi. Jak na wojnie!

Z drugiej strony dawno się już przekonano, że najlepsi rzeczoznawcy i wysokie komisje przy najlepszych chęciach nie wiele mogą powiedzieć o przyczynie jakiejś katastrofy, jeżeli z całego samolotu pozostał nieuszkodzony przypuśćmy tylko jeden „knypel" (drążek sterowy). A tak bywa nieraz.

Otóż, gdy podczas lotu pilot doświadczalny zauważy, że coś jest „nie w porządku", to raczej musi on podpatrzeć przyczynę i za wszelką cenę wylądować z możliwie całą maszyną, niż śpieszyć ją rozbić dla pewniejszego uratowania siebie samego.

Loty pilotów doświadczalnych miewają wiele zadań na celu. W ogólnych jednak zarysach dzielą się na próby:

a) samej maszyny latającej, jako całości, oraz

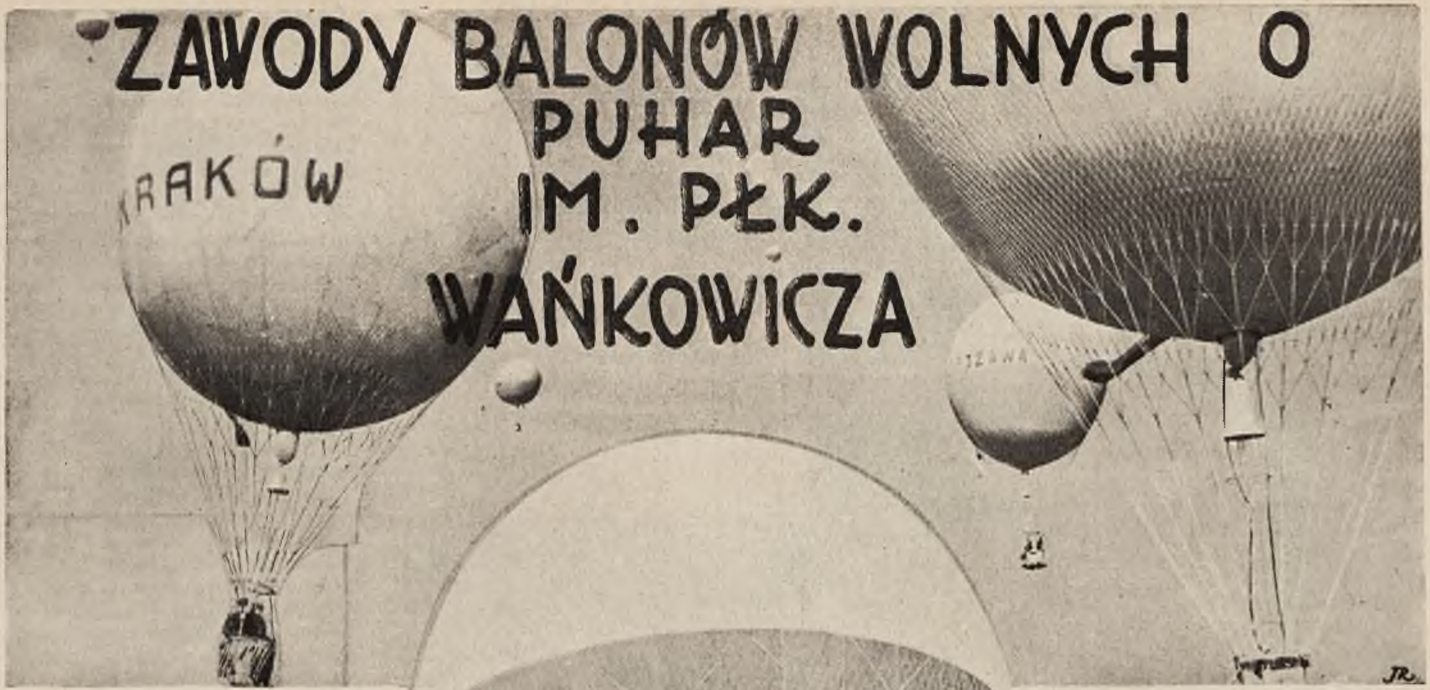
b) jej różnych części składowych, pomocniczych, np. przyrządów nawigacyjnych.

Co zaś się tyczy samego lotu, to niema jego fazy, nie wyłączając aerobatyki [1]), któraby nie była badana.

Loty doświadczalne nietylko bywają niebezpieczne ale i uciążliwe. Pilot musi naprzykład jednocześnie i wzorowo prowadzić maszynę w powietrzu i obserwować przyrządy (z pewnych względów nie zawsze można wziąć ze sobą obserwatora lub przyrządy samozapisujące), co chwila odczytywać ich wskazania, zapisywać, zważać na wszelkie drobnostki i t. d., i t. d. W dodatku jest on często objuczony prócz spadochronu jeszcze maską do oddychania powietrzem ze zbiornika. Jest to konieczne, gdyż loty swą wysokością nieraz przewyższają największą górę na świecie Everest.

[1]) „Aerobatyką" nazywamy w Anglji wogóle loty akrobatyczne. Łatwo zrozumieć, że „aerobatyka", to nowotwór utworzony na wzór słowa „akrobatyka".

ZAWODY BALONÓW WOLNYCH O PUHAR IM. PŁK. WAŃKOWICZA





W dniu 25 września r. b. odbyły się w Jabłonnie VI zawody balonów wolnych o puhar im. płk. Wańkowicza. Start balonów rozpoczął się w dn. 25.IX o godz. 10-ej. Balony startowały z miejsca wzlotów przy hangarze balonowym w Jabłonnie w pięciominutowych odstępach czasu. W zawodach wzięło udział 7 balonów, w tem 6 balonów o pojemności 750 m³: „Poznań", „Kraków", „Warszawa", „Hel", „Jabłonna" i „Lwów", oraz jeden balon poj. 400 m³—„Gniezno".

Stosownie do regulaminu zawodów zadaniem współzawodników było osiągnąć jaknajwiększą odległość w granicach Państwa w linji prostej od miejsca startu. Ze względu na to, iż południowe, a na niektórych wysokościach południowowschodzie wiatry miały kierunki niepomyślne dla lotu długodystansowego należało się liczyć z krótkotrwałym lotem do granic Prus Wschodnich. Wysiłek przeto pilotów musiał iść w kierunku wyszukiwania takich wysokości, na których wiatr umożliwiłby większe odchylenie lotu balonu na zachód i pozwoliłby na „odbicie się" od granicy. Granica ta tworząc na północo-zachód od Mławy szereg występów nastręczała dla zawodników dużo momentów emocjonujących, tembardziej, że wszystkie balony widziały się wzajemnie i starały się wyprzedzić jeden drugiego w wymanewrowywaniu cypli i zatok granicznych.

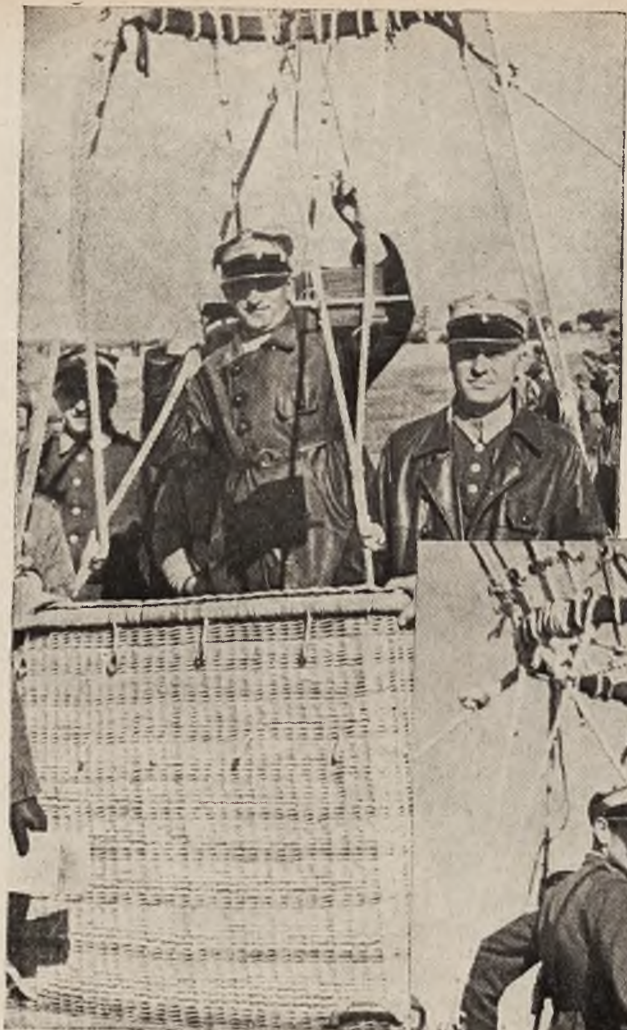
W wyniku zawodów pierwsze miejsce zajął por. Zakrzewski na najmniejszym balonie „Gniezno", przebywając 121,8 km po 4 godz. i 20 m. lotu. Opierając się początkowo na danych raportu meteorologicznego, por. Zakrzewski utrzymuje się w pierwszej fazie swego lotu na wysokości do 500 m., widząc jednak, że kierunki wiatru na tych samych wysokościach zmieniają się, sonduje kilkakrotnie atmosferę na wysokości od 700 do 10 metrów, utrwalając pomyślniejszy kierunek lotu na wysok. powyżej 500 m. Dzięki wymanewrowaniu najgroźniejszej przeszkody, jaką była zatoka graniczna w miejscowości Uzdowo, por. Zakrzewski widząc, że inne balony lądują lub będą lądować poza nim, osiada po niejakim czasie w miejscowości Żabiny, 3 km na północowschód od st. kol. Gralewo z kierunkiem lotu równoległym do granicy. Uzyskany kierunek lotu przez balon „Gniezno" pozwalal pilotowi na przeprowadzenie dłuższego lotu, czego jednak pilot nie uskutecznił ze względu na zakaz dokonywania przelotów w 5-cio kilometrowym pasie granicznym.

W dn. 26 września komisja klasyfikujaca w składzie pp. Gralewski, ppłk. Wolszlegier, ppłk. Sielewicz i mjr. Kamieński ustaliła następującą kolejność zajętych miejsc w zawodach.

1) por. Zakrzewski J. na balonie „Gniezno", 2) kpt. Piotrowicz K. na balonie „Hel", 3) por. Filipkowski na balonie „Lwów", 4) por. Foltański na balonie „Poznań", 5) por. Pomaski na balonie „Warszawa", 6) por. Kasprzycki na balonie „Kraków" i 7) por. Łaźniewski na balonie „Jabłonna". Pierwsze trzy miejsca zostały zakwalifikowane do nagród i zdobywcą puharu został por. Zakrzewski otrzymując poza tem wartościowe nagrody z Departamentu Aeronautyki i Aeroklubu. W dniu święta pułkowego 2 batalionu balonowego 28.IX r. b. po mszy polowej w hangarze balonowym odbyło się uroczyste wręczenie puharu przez pułk. A. Wańkowicza oraz rozdanie nagród zawodnikom.

Puhar im. płk. Wańkowicza, ufundowany ku uczczeniu zasług pierwszego pioniera i organizatora wojsk balonowych w Polsce przyczynił się do rozwoju sportu balonowego. Doroczne zawody balonowe w kraju zaprawiały załogi do szlachetnego współzawodnictwa, wzbogacając je w doświadczenie, wytrwałość i tężyznę sportową. Wynikiem tej zaprawy były chlubne udziały Polski w zawodach międzynarodowych uwieńczonych wspaniałym wyczynem załogi balonu „Kościuszko" w Ameryce.

Zdobywcami puharu im. płk. Wańkowicza kolejno byli: r. 1925 por. Zakrzew-



Załoga balonu „Hel" kpt. Piotrowicz, por. Stencel.



Załoga balonu „Jabłonna" por. Łaźniewski i por. Płasiński.



Załoga balonu „Kraków" por. Kasprzycki i por. Brenk.

ski, r. 1926 por. Brenk, r. 1928 por. Hynek, r. 1930 i 1931 (dwukrotnie) por. Pomaski i w r. 1933 ponownie por. Zakrzewski.

Por. Z. dzieląc się wrażeniami ze swego lotu opowiada:

„Przypadł mi szczęśliwym losem, poraz drugi w zawodach, mały jednoosobowy balon „Gniezno", benjaminek wśród balonów. Konkurencja silna, puhar dwukrotnie „zagrożony", a więc trzeba się wziąść w garść. Łatwiej mi to przyszło, bo ja i pomocnik tworzyliśmy jedną osobę.

Miałem co prawda trochę za złe swemu „pomocnikowi", że o tydzień zawcześnie zaczął szperać w mapach synoptycznych i w międzyczasie wiatry zdążyły kilkakrotnie okręcić się około swej „róży", ale zawsze przez to człowiek większego szacunku do gradjenta nabrał...

O godz. 10.25 startuję jako piąty z kolei. Pomimo nadania mi nazwy „samotnika", z chwilą startu nie czuję się wcale samotnie", bo każdy przyrząd, sznurek, każde zdziebełko piasku jest dla mnie nieocenionym towarzyszem i przyjacielem, nie mówiąc już oczywiście o samym balonie, który jest wszystkiem... Niestety większa część przyjaciół po wykonaniu swego zadania stają się murzynami, a następnie skazańcami strąconemi w otchłanie. Los nie szczędzi nawet i balonu, bo go pilot nad ziemią z zacietrzewieniem za wszelką cenę rozrywa jaknajgłębiej, jaknajskuteczniej. Trzeba tylko widzieć tę chwilę — musi być fascynującą.

Lecę. Pogoda słoneczna. Zefirek bez chmur. Szybkość 25 km. na godz. — słowem „babie lato". Cudnie. Żebyż to wymanewrować przeklętą granicę. Wiatr słaby, ale w danym kierunku zależy już na najmniejszej szybkości, by mieć czas na obserwację i odczuwanie zamiarów współzawodników. Trzeba trafu, że po starcie uzyskałem większą szybkość i przy wymijaniu z dołu „Helu" ten zaczął na mnie opadać. Szkopuł. Widocznie zapóźno go zauważyłem. Odbalastowuje więc zbyt pochopnie „Gniezno" i słysząc

tylko z „Helu", już z dołu, „Jasiu, dokąd się pchasz!" winduję się nadprogramowo do góry. Lecąc więc wyżej badam szczegółowo kierunki innych balonów, robie następnie kilka wywiadów pionowych do 10 m. nad ziemią i przychodzę do przekonania, że w granicach wys. 300 — 400 m. warto się trzymać. Na tej wysokości lecę. Słońce grzeje. Słychać nawoływania. Nawiązuje bezpośrednią łączność z ziemią i widząc balony w lansadach uspakajam się nieco co do ich kierunku. Jedynie jeden odbił się zanadto jakby na Grudziądz i to nie pozwala mi dokończyć rozpoczętego śniadania. Zaczynam więc zwracać baczniejszą uwagę na przesuwający się cień mego balonu po ziemi i nie spuszczając oka z mapy, lawiruję na różnych wysokościach zapomocą klapy i balastu i osiągam pożądane odchylenie. Pozostawione wprawo Ciechanów, a następnie Mława i Działdowo dodają mi animuszu, co się wyraża w wesołej rozmowie z kobietami wybierającemi kartofle, lecz pomimo zachęcających okrzyków „siadaj pan!" lecę dalej. Staje się dla mnie jasne, że jeżeli nie dmuchnie mi złośliwy wiaterek z południa, to kierunek na Lubawę pewny i lewo-skrzydłowy konkurent nic na swym kierunku nie wygra.

Przewidywania moje sprawdzają się i o godz. 14.45 ląduje i przy pomocy ludności i straży granicznej pakuje „Gniezno" i na Dworcu spotykam por. Pomaskiego, który mi pierwszy składa nieoficjalne życzenia".

Tak opowiadał por. Zakrzewski o swoim locie.

Odjeżdżamy najbliższym pociągiem i jadąc wzdłuż granicy, spotykamy kolejno na stacjach kolegów z poszczególnych balonów. Charakterystyczny ruch kolejowo - balonowy najwyraziściej występuje w Działdowie, skąd po godziwym posiłku i zapewnieniu pomocy ze strony ludności i władz miejscowych, ruszamy w drogę powrotną.

H. Grabowski
ppłk. pil. ster.



Załoga balonu „Poznań" por. Foltański i por. Bloch.



Załoga balonu „Lwów" por. Filipkowski i por. Mikulski.



Załoga balonu „Warszawa" por. Pomaski i por. Janusz.

ROYAL AIR FORCE DISPLAY 1933[1])

Królewsko Angielskie Siły Powietrzne zorganizowały w dniu 24 czerwca 1933 roku po raz 14-ty tradycyjne popisy lotnictwa wojskowego, t. zw. R. A. F. D. na wojskowem lotnisku londyńskiem Hendon. W popisach brało udział 14 rozmaitych eskadr o łącznej sile 120 samolotów.

Mimo bardzo złej pogody na lotnisku zgromadziło się około 100.000 widzów, pośród których znajdował się król Iraku Faisal i szereg przedstawicieli prawie wszystkich państw.

Na skutek silnego deszczu i niskich chmur niemożna było zastosować przygotowanego programu normalnego, ograniczono się więc jedynie do programu przewidzianego na „złą pogodę". Ten fakt nie zezwolił na należytą ocenę dzisiejszego stopnia wyszkolenia i stanu technicznego lotnictwa angielskiego, w stosunku do lat poprzednich. Mimo złych warunków atmosferycznych, nie było ani jednego wypadku nieszczęśliwego, co należałoby podkreślić.

Program wstępny polegał, jak corocznie, na wyścigu „Handicap" dla oficerów min. lotnictwa i sztabów wyższych na przestrzeni 95 km. (Oficerowie ci nie są utrzymywani w stałym treningu, jedynie odbywają pewną mniejsza ilość lotów obowiązkowych na rok). W wyścigu, na 9 zawodników, pierwsze miejsce zdobył por. Webster (zwycięzca w wyścigu o puhar Schneidera w 1927 r. w Wenecji), na Hawker Hart, osiągając 238.5 km/godz.

Następnie miały miejsce popisy takie, jak:

— Ćwiczenia w zrzucaniu środków żywności, amunicji i t. d. i w podchwytywaniu meldunków, wykonane przez 6 samolotów Hawker Audax z 4 eskadry wywiadowczej.

— Ćwiczenia z walki powietrznej między dwusilnikowym Boulton and Paul Sidestrand ze 101 eskadry bomb., a trzema samolotami Bristol Bulldogs z 3 eskadry myśliwskiej, zakończyły się zmuszeniem bombardowca do lądowania.

— Ćwiczenia ataku bombardującego na cele ziemne zostały wykonane przez 6 samolotów „Westland Wapitis" z 605 eskadry bomb.

— Ćwiczenia w zestrzeliwaniu balonów zostały przeprowadzone przez 1 samolot „Westland Pterodactyl IV" i jeden „Avro Lynx". Dla rozweselenia publiczności samoloty i balony były odpowiednio pomalowane, dla upodobnienia przedhistorycznych walk z potworami.

W końcu do ćwiczeń wystąpiły eskadry 23-go dywizjonu myśliwskiego z nowem uzbrojeniem na dwusiedzeniowych samolotach Hawker Demon.

Główny program popisów rozpoczął się startem pułku bomb. dziennego (Wing), złożonego z 3 dyonów, wyposażonych w samoloty Hawker Hart. Następnie loty akrobatyczne I dyonu myśliwskiego na Hawker Furies, — dalej, loty koszące przeprowadził XVII dyon myśl. na Bristol Bulldogs. Ćwiczenia strzelania do celu ciągnionego przez samolot odbyły się z dobrym wynikiem według metody wprowadzonej niedawno do szkół strzelania Sutton Bridge, Catfoss i Nortle Coates Fitties. Dalsze ćwiczenia strzeleckie przeprowadziły 3 samoloty Bristol Bulldogs z udziałem samolotów morskich.

Ćwiczenia akrobatyczne zespołowe na Hawker Furies musiano zamienić na akrobację pojedyńczą ze względu na pogodę.

Loty figurowe z fumatorami, wykonało 3 pilotów zakładu doświadczalnego lotnictwa i uzbrojenia na Bristol Bulldog.

Skoki ze spadochronami, które mieli wykonać lotnicy z samolotów Vickers Virginas, na skutek niepogody zastąpiono wyrzuceniem manekinów ze spadochronami Irvin.

Lot akrobatyczny na plecach, który miało wykonać 5-ciu instruktorów pilotów, ze Szkoły Pilotów na Avro Tutors ograniczył się tylko do akrobacji jednego samolotu.

Dalej odbyły się ćwiczenia eskadrowe 25 dyonu myśliwskiego na Hawker Audax, a trzema myśliwcami z 43 dywizjonu myśliwskiego na Hawker Furies.

Pokaz ataku lotniczego na pewien punkt czuły i jego obrona przez lotn. myśl. i art. pl. nie udał się z powodu złej pogody.

Na ostatku odbył się pokaz samolotów doświadczalnych następujących typów:

Cierva C — 30 Autogiro z silnikiem Genet Major Armstrong Siddeley, nowy typ z większą szybkością.

Największa szybkość: 168 km/godz.
Najmniejsza szybkość: 23 km/godz.
Szybkość lądowania: 0 km/godz.

Hawker Super Fury, jednosiedzeniowy, rozwinięty z seryjnego Fury, Interceptor Fighter, z ulepszonym silnikiem Rolls Royce Kestrel.

Największa szybkość: około 400 km/g.
Szybkość lądowania: 96 km/godz.

Gloster S. S. 19 B, jednosiedzeniowy, myśliwski, dzienny i nocny z silnikiem Bristol Mercury IV. S. o sile 560 KM.

Największa szybkość: 352 km/godz. na 4.575 m.

Szybkość lądowania 96 km/godz.
Czas wznoszenia: 4.575 m w 3 min.
Uzbrojenie: na każdej stronie kadłuba po jednym KM Vickers i 4-ry 10-kilowe bomby.

Bristol Bulldog IV jednosiedzeniowy myśliwski dzienny i nocny z silnikiem Bristol Mercury IV o sile 560 KM. stanowi dalszy rozwój samolotu myśliwskiego, jednosiedzeniowego standardowego Bulldog II A, wprowadzonego do angielskich sił powietrznych, jak również Bulldog III A, który został wprowadzony w r. 1932 podczas popisów R. A. F. D.

Armstrong Whitworth A. W. 16 A. 2 jednosiedzeniowy myśliwski dzienny i nocny z motorem Armstrong Siddeley Panther VII o sile 520 KM.

Największa szybkość: 320 km/godz. na wysokości 3.660 m.
Uzbrojenie: 2 KM. Vickers.

Vickers Torpedo bombardujący, dwusiedzeniowy, z silnikiem Rolls Royce Buzzard o sile 825 KM.

Największa szybkość: 254.4 km/godz.
Czas lotu i długość lotu: 6 godz. — 1.050 km.

Blackburn Torpedo bombardujący, dwusiedzeniowy, z silnikiem Rolls Royce Buzzard o sile 825 KM.

Największa szybkość: 256 km/godz.
Szybkość podróżna: 184 km/godz.
Szybkość lądowania: 100.8 km/godz.
Pułap: 3.965 m.

Czas lotu i długość lotu: 6½ godz. — 1.200 km.

Vickers Vespa jednosiedzeniowy z silnikiem Bristol Pegasus o sile 520 KM. Jest to przebudowany dwusiedzeniowy, wywiadowczy samolot Vespa, na którym Mr. Cyril Uwins uzyskał nowy rekord wysokościowy (13.404 m) we wrześniu 1932 r.).

Fairey III F z silnikiem Rolls Royce Kestrel (samolot dla celów doświadczalnych).

Westland Wapiti; dla celów doświadczalnych z nowym silnikiem Bristol Phoenix, pędzony ciężką oliwą o sile 350 KM.

Hawker Horsley; dla celów doświadczalnych z nowym silnikiem Rolls Royce Condor III B, pędzonym ciężką oliwą o sile 480 KM.

Handley Page 43, samolot dla transportu wojska z trzema silnikami Bristol Pegasus, każdy o sile 520 KM. Prócz normalnej obsady z 6 ludzi (2 pilotów, 1 oficer nawigacyjny, 1 radjotelegrafista, 2 strzelców z k. m.) może transportować 30 ludzi w pełnym ekwipunku.

Blackburn — górnopłat (samolot podróżny na 10 pasażerów) z dwoma silnikami Armstrong Siddeley Jaguar każdy po 450 KM. Ten sam typ pokazano jako dwupłat podczas zeszłorocznych wojskowych pokazów lotniczych. Chodziło o przeprowadzenie porównania zarządzonego przez Ministerstwo Lotnictwa między jedno a dwupłatem.

Fairey Long-Range jednopłat z silnikiem Napier Lion XI A, o sile 350 KM. Na tym samolocie postawili rekord długości lotu Sq. Ldr. Gayford i Flt. Lt. Nicholetts w lutym roku bieżącego na linji Cranwell — Walfisch-Bucht na długość 8.545 km.

Największa szybkość: 192 km/godz.
Szybkość lądowania: 112 km/godz.
Długość lotu 9.600 km.

Streścił *A. W.*

---

[1]) Die Luftwacht 1.8/33.

W 3-CIĄ ROCZNICĘ KATASTROFY R.101

W 3-cią rocznicę tragicznej katastrofy sterowca angielskiego „R 101", na miejscu katastrofy odbyła się imponująca uroczystość oddania hołdu zmarłym lotnikom, przez ufundowanie pomnika.

Uroczystość ta dała sposobność do silnego zamanifestowania przyjaźni angielsko-francuskiej, czemu dali wyraz w swych przemówieniach premjer rządu Wielkiej Brytanji Mac Donald, oraz premjer rządu francuskiego Daladier.









U góry: Pomnik ku czci poległych lotników sterowca „R 101".
Z boku: Premjer Mac Donald przed mikrofonem.
Z lewej: Premjer Daladier przed mikrofonem.

Juljusz Bowykowski



„Kościuszko” i puhar Gordon-Bennet'a

15-go października przybyli wreszcie tak wyczekiwani przez całą Polskę Hynek i Burzyński, wioząc na pokładzie „Kościuszki”—okrętu, „Kościuszkę”—balon, oraz zdobyty puhar Gordon-Bennetta. Przyjmowano zwycięzców entuzjastycznie, zamęczano wywiadami, zanudzano prośbami o autografy. Urządzano przyjęcie po przyjęciu. Gordon-Bennett powędrował do Aeroklubu Rzplitej.

Ci, co łudzili się, iż ujrzą zawodników, wychylających do dna puhar, zawiedli się srodze. Dlaczego nagroda nazywa się puharem, podczas, gdy jest to srebrna statuetka na marmurowej podstawie. Waży dużo, a pić z niej nie można — Prohibicyjna amerykańska perfidja! Widocznie uważano, że zwycięstwo samo wystarczy, by upoić nie tylko zdobywców, ale i cały kraj.

Amerykańskie zwycięstwo naszych aeronautów było pomimo wszystko nieoczekiwane. Proszę czytelników o nie identyfikowanie słowa „nieoczekiwane” ze słowami „przypadkowe”, gdyż jak to postaram się niżej wyjaśnić, lot balonu „Kościuszko” był przygotowany, przemyślany i wykonany logicznie, sumiennie i konsekwentnie. Jednak, powtarzam, zwycięstwo było *nieoczekiwane*, i to nie tylko dla ogółu społeczeństwa, ale nawet samych zawodników.

Amerykanie lubią sport balonowy, prasa interesuje się żywo zawodami. Baloniarze ich są u siebe, znają więc teren i warunki atmosferyczne doskonale. Mówić więc przedwcześnie o zwycięstwie polskiej ekipy, która wystawiła jeden tylko balon, było conajmniej śmiałością.

Przypomnijmy sobie, na dodatek, że przecie od 1926 roku Amerykanie raz po raz zwyciężali wszystkich innych, ustępując tylko raz, w r. 1931-ym, palmę pierwszeństwa Szwajcarom, u których sport balonowy kwitnie i ma tradycję.

W Polsce sport balonowy po dziś dzień nie jest zbyt popularny. Może dla tego, że mało odpowiada naszemu charakterowi narodowemu. Nie jest popularny, tak, jak mało popularnem jest u nas wędkarstwo. Analogja między rybakiem i baloniarzem, nie jest tak paradoksalną, jak na pierwszy rzut oka się wydaje. I tu i tam zasadniczemi cechami są: cierpliwość, flegma, umiejętność logicznego wyciągania wniosków, systematyczność, upór i nielekceważenie rzeczy drobnych. Kto tych warunków nie posiada, nie będzie nigdy ani dobrym baloniarzem, ani wędkarzem.

W lipcu Departament Aeronautyki w porozumieniu z M. S. Z. zdecydował się posłać ekipę polską do Stanów Zjednoczonych. Decyzja była wynikiem zwyczajnej kalkulacji. Trudno, żyjemy w czasach, kiedy większość wyczynów i uczynków da się przeliczyć na jednostki monetarne. Otóż tu kalkulacja była niezbyt skomplikowana i jasno wynikało z niej, że jeżeli „Kościuszko” będzie nie na ostatniem miejscu, to już koszt wyprawy opłaca się sowicie.

Należy pamiętać, że zawody były połączone z wystawą w Chicago, w której nie zamierzalibyśmy wziąć udziału — nie stać nas było na to. Wystawiać byle co i byle jak — wogóle nigdy nie warto, a budowanie polskiego pawilonu, to wiele, wiele miljonów, które wróciłyby coprawda do kraju, ale nie tak prędko. Dopuścić jednakże, by na terenie, gdzie inne państwa Europy wydają olbrzymie kwoty na propagandę, nie mówiono o Polsce — nie mogliśmy. Jak wielki był w tym okresie ruch w Chicago, niech świadczy choćby, luźnie ze statystyki wystawy wzięta cyfra 300 tys. (trzysta tysięcy). — Jest to ilość samochodów osobowych, które *dziennie* wjeżdżały na teren wystawy. Tylu samochodów nie posiada cała Polska!

W czasie wystawy na lotnisku pod Chicago — Curtis Wright-Airport, zapowiedziane były pokazy lotnicze, gdzie jedną z najgłówniejszych atrakcyj miały być zawody o Puhar Gordon-Bennetta. Zdecydowano się na posłanie polskiego balonu z pilotem, wielokrotnym zwycięscą w zawodach krajowych, kpt. Hynkiem. Kpt. Hynek miał dobrać do pomocy któregoś z kolegów, według swego uznania. Wybór padł na por. Burzyńskiego.

Trudno o lepszą parę. Nie dla przyczyn zresztą, które wysuwało pewne poczytne pismo codzienne: „Burzyński— wysoki szczupły brunet, Hynek barczysty, niewielkiego wzrostu blondyn”. Uzupełniają się, gdyż Burzyński jest świetnym teoretykiem, zna wspaniale meteorologję, fizykę gazów, aeronawigację, potrafi się porozumieć w sprawach fachowych w kilku językach. Hynek — wytrwały, b. wytrzymały, o wielkiej sile woli. Każdy z jego podjętych lotów, to zwycięstwo, lub poczesne miejsce w zawodach.

Sprzęt — balon „Kościuszko” uszyto specjalnie na zawody w Centr. Zakł. Balonowych. Zakłady te, których kierownikiem jest mjr. inż. Mazurek, mają już swoją ustaloną dobrą sławę, m. in. z tego, że szyją spadochrony, stosowane w naszem lotnictwie, według licencji Irvinga. Wykonano balon całkowicie z materjału krajowego.

„Kościuszko”, zrodzony w W. Z. B., był nie tylko dobry, ale i ładny. W Chicago zwracał uwagę srebrzysto-białą powłoką z amarantowemi znakami rejestracyjnemi (SP—ADS) i pasami w dolnej swojej półkuli, oraz szachownicą u spodu kosza. Dokładnie zrobiony sprzęt (kosz, sieć i t. p.), pomysłowe rozmieszczenie przyrządów pokładowych, aluminjowa obręcz, również dodawały balonowi splendoru.

Pojemność—regulaminowa dla zawodów o puhar Gordon-Bennetta — 2.200 mtr^3, t. j. średnica 16 metrów.

Tak to wyekwipowani jechali nasi aeronauci do Ameryki.

Jako szef ekipy jechał z-ca Szefa Dep. Aeronautyki, ppłk. Tytus Karpiński, na którym spoczął cały ciężar, związany



Fragment wnętrza kosza: zegarek, mapa, suwak.



Aparaty tlenowe umieszczone w koszu balonu.



Zapasy żywności umocowane na obręczy w koszu. Zdjęcie z kosza pionowo w górę.

z formalnościami wyjazdu i udziału w konkursie

Ppłk. Sielewicz, d-ca baonu balonowego w Jabłonnie, żegnając Hynka i Burzyńskiego, zrobił swoim zwyczajem sztucznie groźną minę i ściskając ich ręce, powiedział krótko: „Dużo nie gadać, wziąć Gordon-Bennetta i wracać do kraju".

Wiózł naszych zawodników wielki parowiec francuski „Ile de France".

16-go przyjmowano już ich w Domu Polskim w N.-Yorku, a w parę dni później jechała ekipa nasza do Chicago, bogatsza o parę wrażeń z oglądanych domów, drapaczy nieba, teatrów Rockefellerowskich i Bibljoteki — największej na świecie.

W Chicago, zaraz po przybyciu na dworzec, mieli nasi zawodnicy możność spostrzec, jak wielką wagę przywiązuje Polonja Amerykańska do wszelkich poczynań, mających na celu rozsławienie imienia Rzeczypospolitej. Płk. Karpińskiego, Hynka i Burzyńskiego spotykały tłumy. Proszono o autografy, rozpytywano o wiadomości z kraju.

Czas upłynął zawodnikom w Chicago szybko. Zwiedzanie wystawy, studjowanie mapek synoptycznych, coraz to nowe przyjęcia, od których nie można się było wymówić. Wreszcie 1-go rozpoczęły się przygotowania definitywne do odlotu.

1-go o godz. 20-ej na lotnisku rozciągnięto balony i zaczęto je napełniać.

Balony otrzymały po 1700 metrów gazu świetlnego plus 500 metrów wodoru.

2-go, o 15e-j odbyła się odprawa dla zawodników. Rozdano im ostatnie mapki synoptyczne, zaplombowane barografy, książki pokładowe. Tu zawodnicy nasi powzięli ostateczną decyzję co do kierunku lotu i zameldowali o tem płk.



Kpt. Hynek w puszczy Kanadyjskiej przy ognisku.

Karpińskiemu, prosząc, by w razie, jeśli przez czas dłuższy nie będzie o nich wiadomości, rozpocząć poszukiwania w kierunku Labradoru.

Kierunek obrany—na północny-wschód był najwłaściwszy, gdyż lot na wschód groziłby doleceniem do Atlantyku, zaś północne wiatry, wiejące na wysokościach średnich, były słabsze. Wreszcie o 18-ej zaczęły startować balony, co 15 minut, w następującej kolejności: — Amerykanin, za nim Belg, znów Amerykanin, Niemiec, nasz „Kościuszko" i ostatni balon francuski.

Wyposażenie składało się z jedenastu butli z tlenem, pływaków na kosz, odbiornika radjogonjometrycznego, 12 małych spadochroników do zrzucania przedmiotów cięższych, zbiornik z wodą, kilkunastu kilogr. żywności i około 700 klg. piasku w workach.

W kilkanaście minut po starcie, „Kościuszko" był już nad jeziorem Michigan. Noc była jasna, księżycowa. Z daleka świeciła latarnia Lindberga — w fałdach powłoki przypadkowo znalazł się świerszcz, mały pasażer „na gapę", który podobno przynosi szczęście. Wesołym, przypominającym ciepło kominka domowego, ćwierkaniem, dał znać o sobie.

Hynek i Burzyński ustalili kolejność



Kpt. Hynek śpi w koszu podczas lotu.

snu w balonie, pierwszy o 21 i pół położył się spać por. Burzyński.

Do trzeciej leciano nad jeziorem, sprawdzając kierunek wiatru według fal, które było dobrze widać w świetle księżyca.

Nad wodą lecieli nasi zawodnicy 8 godzin, do 3 i pół rano. Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że my tu, w Europie, myśląc o jeziorach półn.-amerykańskich, wyobrażamy sobie coś w rodzaju Narocza lub Jezior Augustowskich, mało zdając sobie sprawę co do ich wielkości i nie uzmysławiamy sobie, że powierzchnia wody Michiganu, Superjor, lub Huronu, jest tak wielka, jak Morze Czarne.

Balon szedł na wysokości 50 — 600 metrów.

Gdy nastał dzień i słońce zaczęło przygrzewać, „Kościuszko" wciąż nabierał wysokości, o 10-ej był już na 2.800 mtr., o 16-ej — 3.700.

3-go koło 17-ej, balon był na 5000 metrów, miał jeszcze około 380 kilo balastu i szedł w kierunku wschodnim. Wówczas sprostrzeżono zbliżające się chmury burzowe, co wskazywało, że wiatr na większych wysokościach jest silniejszy, dlatego zdecydowano lecieć w nocy jaknajwyżej.

Parę nocnych godzin spędził „Kościusz-



Balon napełniony i zabiwakowany na lotnisku Curtis-Wright pod Chicago.

ko" w bezpośredniej bliskości burzy z piorunami, na 5 i pół kilometra nad ziemią. Załoga była osłabiona, lecz nie spała. Nie wiem, czy wszyscy czytelnicy wiedzą, że na dużej wysokości ogarnia człowieka znużenie, pewna apatja i senność. Odczuwa się to w balonie więcej jeszcze, niż na samolocie, gdyż w koszu panuje zawsze cisza i idealny spokój.

Pozwolę sobie tu na przytoczenie wyjątku z opisu lotu por. Burzyńskiego (Gazeta Polska Nr. 288):

„Zimno było dotkliwe. Obłoki zakryły już pół nieba nad nami, zagarnęły księżyc, który nam mile dotąd towarzyszył, pod nami rozpościerało się morze chmur. Cisza była zupełna. Nie spaliśmy wcale. Co chwila błyskawice targały nam nerwy. Siedzieliśmy cicho na naszych ławeczkach, trzymając w zębach ustniki aparatów tlenowych i obserwowaliśmy chmury, które zdawały się nam grozić swoim ładunkiem elektryczności.

Chciały nas zmusić do opuszczenia wysokości, do lądowania, to były chmury naszych współzawodników, którzy też chcieli zawładnąć statuą Gordon-Bennetta.

W pewnej chwili zobaczyłem ją w wyobraźni, stojącą na polskiej fladze w lokalu Aeroklubu warszawskiego. Uniosła mnie duma i chęć zwycięstwa.

W tej chwili błyskawica zaśmiała się szeroko:

— Nie dam wam statui!

Chmury otaczały nas z trzech stron, nacierały z bezpośredniej bliskości. Była godzina czwarta rano, znajdowaliśmy się na 5600 m.

Gdybyśmy zeszli na dół, szybsze chmury zagarnęłyby nas napewno.

Zatem do góry! Wyżej! Po zwycięstwo! (C. d. n.)



Lemieux — pierwsze ludzkie osiedle napotkane po wylądowaniu.

NOWOŚCI TECHNICZNE

(Październik)

DZIAŁKO AUTOMATYCZNE NA SAMOLOCIE.

Znaczne wzmocnienie budowy współczesnych samolotów umożliwia zastosowanie na nich ciężkiego uzbrojenia. Jak wykazała praktyka, broń o kalibrze działowym, strzelająca do celów w powietrzu, na lądzie lub na morzu staje się obecnie na samolocie nader użyteczna. Udowodniła to firma Vickers Armstrongs, wypuszczając na rynek swoje działko lotnicze automatyczne kal. 37 mm.

Pierwsze próby z tem działkiem datują się jeszcze lat 1914—18, kiedy okazały się one wysoce ryzykowne, tembardziej, że spadochrony nie były wówczas jeszcze dość udoskonalone. W czasie jednej z prób amortyzator odrzutnika odmówił posłuszeństwa po strzale, wskutek czego samolot został siłą odrzutu prawie wstrzymany w locie, tracąc chwilowo zupełnie swą szybkość. Aby zaradzić temu, jeden z amerykańskich entuzjastów ciężkiego lotniczego uzbrojenia zaproponował użycie działka o lufie tandemowej, wyrzucającej z jednej strony pocisk, z drugiej zaś równoważny nabój śrutu. Działko tego pomysłu okazało się nietylko niebezpieczne dla samolotu, na którym zostało wbudowane, lecz i dla przygodnych celów na lądzie, otrzymujących okazyjnie nabój śrutu.

Posiadanie dział o większym kalibrze i dalszym zasięgu, pozwalających utrzymywać nieprzyjaciela poza zasięgiem jego dział, decydujące o przebiegu bitwy na morzu, posiada conajmniej równą doniosłość w powietrzu. Samolot uzbrojony w działko lub ciężki karabin maszynowy i posiadający wyczyny lepsze od wyczynów samolotu nieprzyjacielskiego, uzbrojonego wyłącznie w zwykłe karabiny maszynowe, może otworzyć skuteczny ogień na nieprzyjaciela znajdując się cały czas poza zasięgiem jego karabinów maszynowych.

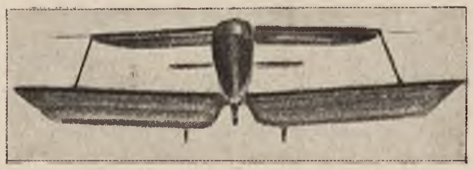
W operacjach przeciwlotniczych, szczególniej skierowanych przeciwko samolotom bombardującym lecącym w określonym szyku, ciężki k. m. lub działko są znacznie skuteczniejsze, niż działko przeciwlotnicze lądowe, choćby tylko ze względu na znacznie większą powierzchnię natarcia.

Pole obstrzału działa przeciwlotniczego jest ograniczone przez zasięg działa, z drugiej strony obstrzał wymaga poprawek na wiatr i na ruch celu w trzech wymiarach. Działko wbudowane na samolocie poruszającym się w 3-ch wymiarach wymaga jedynie korekty na szybkość względną samolotu i ruchomego celu. Upraszcza to w znacznym stopniu urządzenia celownicze niezbędne dla skutecznego ognia.

SAMOLOT GERIN O ZMIENNEJ POWIERZCHNI NOŚNEJ.

Rozwój współczesnego samolotu odbywa się pod wpływem dwu sprzecznych tendencyj — dążenia do osiągnięcia jak największej szybkości, a więc małego oporu czołowego w locie i lądowania przy najmniejszej szybkości, a więc znacznej sile nośnej. Zbliżenie do pierwszego celu oddala nas od drugiego i odwrotnie. Zdawałoby się, że samoloty, podobnie jak samochody powinny posiadać conajmniej 2 biegi, t. j. jednoczyć w sobie 2 samoloty — jeden dla szybkiego lotu, drugi dla lądowania i startu.

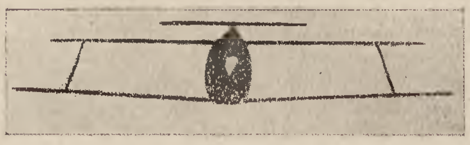
W swoim samolocie „Varivol" Jacques Gérin stara się rozstrzygnąć to zagadnienie przez zastosowanie skrzydeł o powierzchni nośnej zmiennej w locie. Początkowo zmiana powierzchni nośnej skrzydeł odbywała się przez wysuwanie ze skrzydeł stałych, końców żeber ruchomych powleczonych tkaniną. Obecnie ruchome żebra są umieszczone nazewnątrz skrzydła stałego i umocowane u krawędzi natarcia i krawędzi ujścia. Tylna część skrzydła jest ruchoma, tworząc



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

rodzaj lotek podnoszonych przez ciśnienie powietrza u krawędzi ujścia. Pozwala to na otrzymanie zależnie od ciśnienia powietrza (a więc i szybkości), albo profilu o samoczynnej stateczności i podwójnej wklęsłości przy wysokich szybkościach, albo profilu wybitnie kołowego o znacznej nośności — przy małych szybkościach. Prócz tego używa Gérin skrzydeł wielkoszczelinowych, działających podczas rozpościerania się pomocniczej powierzchni nośnej. Ruchome powierzchnie nośne zostają wciągane wewnątrz kadłuba zapomocą nawijania ich na specjalne bębny.

„Varivol" jest dwupłatem o powierzchni nośnej 6—8 m² w stanie zmniejszonym i 26 m² — w stanie zwiększonym. Stąd stosunek zmiany powierzchni nośnej = 1:4,13, czyli zwiększenie jej wynosi 313%.

Silnik — Salmson o mocy 135 KM i ciężarze 950 kg w stanie lotu. Obciążenie na jednostkę powierzchni nośnej waha się od 36 kg/m² do 150 kg/m², a odnośne szybkości od 50 km/godz. do 20 km/godz. Należy zaznaczyć, że „Varivol" jest samolotem doświadczalnym. Konstrukcja dwupłata została wybrana w celu umożliwienia użycia 2-ch niezależnych mechanizmów, rozpościerających z początku mały płat górny, następnie duży płat dolny. W ten sposób osiąga się stopniowe zwiększenie powierzchni nośnej. Podczas gdy powierzchnia górnego płatu zostaje zwiększona 3-krotnie, powierzchnia dolnego zwiększa się 5-krotnie. Sterowanie boczne odbywa się zapomocą skompensowanych lotek umieszczonych po bokach górnego płatu.

Streszczając — samolot Gérin posiada powierzchnię nośną 4 razy mniejszą przy locie z dużą szybkością i 9 razy większą przy locie powolnym.

W wyniku samolot ten, który będzie wykończony jesienią r. b. będzie posiadał 6 możliwych szybkości osiąganych przy rozmaitych kombinacjach powierzchni nośnych i profili, a mianowicie:

1-sza szybkość. Górny i dolny płaty—powierzchnia rozpostarta, wklęsłość profilu zwykła. Start i lądowanie.

2-ga szybkość. Górny i dolny płaty — powierzchnia rozpostarta, wklęsłość profilu podwójna. Lot w sąsiedztwie ziemi.

3-cia szybkość. Płat górny rozpostarty, wklęsłość profilu zwykła; płat dolny rozpostarty, wklęsłość profilu podwójna.

4-ta szybkość. Płat górny rozpostarty, wklęsłość profilu zwykła, płat dolny — powierzchnia nośna zmniejszona.

5-ta szybkość. Płaty górny i dolny — powierzchnia nośna zmniejszona — lot szybki (200 km/godz).

Inż. *J. Wierciński*

Komunikacja Lotnicza we wrześniu

W miesiącu wrześniu 1933 polskie samoloty komunikacyjne kursowały na linjach:

Warszawa-Wilno - Ryga - Tallinn,
Warszawa - Lwów - Czerniowce - Bukareszt-Sofja-Saloniki,
Warszawa - Kraków, (Katowice) Brnc-Wiedeń,
Warszawa-Gdańsk, Gdynia,
Warszawa-Katowice,
Warszawa-Poznań.

Ogółem samoloty P. L. L. „LOT" przebyły w miesiącu wrześniu w 612 lotach przestrzeń 152.403 km. i przewiozły 1.757 osób, 18.710 kg. bagażu, 15.023 kg. towarów, 1.815 kg. poczty i 1.289 kg. gazet.

Największą frekwencją cieszyły się linje Warszawa-Kraków i Warszawa-Lwów.

Najmniej osób zostało przewiezionych na odcinku między Krakowem a Katowicami.

ECHA KATASTROFY P. Z. L. XIX W JADRINIE



Miejsce katastrofy samolotu P. Z. L. XIX pod Jadrinem w Republice Czuwaskiej.

Zginął lotnik! Zginął w straszliwej katastrofie pod Jadrinem, na terytorjum Z. S. R. R., na dalekich ziemiach Republiki Czuwaskiej, kpt. Lewoniewski, świetny pilot, jeden z najbardziej kochanych wśród kolegów.

Imię Jego zapisało znowu lotnictwo polskie złotemi zgłoskami w księdze swej historji — oto jeszcze jeden, który złożył ofiarnie najdroższy swój skarb — życie na ołtarzu wielkości lotnictwa polskiego.

Kpt. Lewoniewski złożył swe życie na wielkim etapie nowych podbojów, tak wspaniale rozwijającego się lotnictwa polskiego. Jego ofiara nie pójdzie na marne, przeciwnie, z tem większem uporem następcy pójdą po dalsze laury.



Ppłk. Filipowicz w szpitalu w Jadrinie z pielęgnującym go prof. Wołkowym.

Zgon kpt. Lewoniewskiego odczuli nietylko boleśnie wielka lotnicza Polska, ale cale Jej społeczeństwo, a co nam wszystkim sprawia ulgę w cierpieniu, również ludność Republiki Czuwaskiej i Z.S.R.R., czego dowody wymowne dały czynniki oficjalne Zw. Sowieckiego, oraz najprości ludzie Jadrina — wieśniacy.

Mimowoli nasuwa się analogja do katastrofy kpt. Żwirki i inż. Wigury na terytorjum Czechosłowacji, gdzie również ludność czechsołowacka odczuła tak głęboko naszą niepowetowaną stratę, jakby stratę własną.



Sowiecka warta honorowa przy trumnie ze zwłokami ś. p. kpt.-pil. Lewoniewskiego.



Na Dworcu Głównym w Warszawie, koledzy zmarłego przenoszą trumnę na karawan.



KRONIKA MIESIĘCZNA

Portjer hotelu Cristal był bardzo blady. Nie dlatego, że przetrwał całą noc na służbie (do tego był przyzwyczajony). Nie dlatego, że pani, która wieczorem przyjechała w towarzystwie męża, nad ranem zapomniała, wychodząc, nazwiska tegoż i numer pokoju. I nie dlatego, że Franek, boy w czarnym fraczku, gubił się wciąż, załatwiając skomplikowane kwestje w apartamentach innej, nieco starszej, pani. Wreszcie nie dlatego, że pan z numeru o wielu cyfrach, nietylko w nocy przyszedł pod gazem, ale i twierdził, że młoda, odmiennej płci osoba, znana aż nadto dobrze z widzenia zarządowi Hotelu, a towarzysząca panu temu aktualnie—jest jego ciotką, z którą zamierza zamieszkać na dalszy ciąg nocy.

Był blady jedynie z tej przyczyny, że skręcił kark, patrząc na loty zgrupowanych eskadr, płynących poważnie nad Warszawą.

Kiedy leciały, ludzie zadzierali głowy i patrzyli uważnie. Zbierały się tłumy, dyskutując żywo o tym niezwykłym widoku. Najsłodsze słowa padały pod adresem, patrzących jak sroka w kość, w ogon swojego poprzednika lotników. W określeniach nie brakło nawet „dziubdziusiów".

— Patrz — powiada ojciec stary do swej Basi — tam nasi lecą w kupie, jak barany...

— Fonk zawsze sam latał — rzuca zgryźliwie jakiś frankofil.

— One tak dla Hitlera — z niekłamanym zachwytem i uporem twierdzi podeszły wiekiem starozakonny.

— Drogie chłopaki — westchnęła w odpowiedzi ubrylantowana jejmość z... jakby to powiedzieć — szlachecko ormiańskim nosem.

— Samobójcy — zakończył pan z wąsami — że im też nie zakażą... I oburzony odwrócił się na pięcie.

Dramat zaczął się dopiero w hallu hotelu Cristal.

— Wspaniałe było — trzepała ostro, rozgorączkowana „platyna" o wąskich biodrach do kapelusza z białem piórkiem — latali znakomicie. Jak wyrównane „trójki". Jakie odstępy. A dziewiątki „Pezeteli", jak z bicza trzasł, malowane. Drugą dziewiątkę prowadził Staszek...

— Mylisz się moja droga — cieniutko wyszeplenił kapelusz z piórkiem, różując wargi — nie Staszek, ale Władek. Staszek jest tylko porucznikiem-pilotem i „dziewiątki" prowadzić nie mógł. Dziewiątkę, właśnie drugą, prowadził Władek...

— Ależ Miniu — wsunął się basem elegant z brzuszkiem, słuchający tej dyskusji z widocznym niezadowoleniem — mniejsza o to. To żadna sztuka. Jeden ciągnie drugiego na sznurku, tylko z ziemi nie widać...

„Platyna" skoczyła.

— Cichoby pan siedział. Nie zna się pan na tem, a bredzi. Niech pan idzie do szkoły powszechnej. A ty, moja Celinko, wszędzie wyjeżdżasz ze swoim Władkiem. Władek już dawno nie lata. Majorowie wogóle nie latają. Poznałam zresztą Staszka po ręce...

— Miniu, bo się pogniewam. Z tobą nie można mówić. Doskonale wiesz przecie, że Staszek jest szczeniak pilot wobec Władka. A ta maszyna rozłożona zeszłego tygodnia? Władek zresztą to dowódca...

— Ładny z niego dowódca, kiedy porucznik prowadzi.

— Staszek.

— Władek.

— Staszek.

— Władek...

Potem sytuacja stała się drażliwa. „Platyna" upodobniła się spojrzeniem do zwykłej żelaznej szpilki, a kapelusik z piórkiem wystrzępił się na skrzydła usarskie. Wreszcie był mętlik. Elegant z brzuszkiem rzucał się energicznie, rozdzielając „platynę" od „złota" w kapeluszu z piórkiem. Panie, nie patrząc na siebie, weszły do restauracji. Pozostała na fotelu zapomniana czarna torebka. Świeciło się na niej, jakby oksydowane srebro. Rozpoznałem bez trudu w tem „czemś" odznakę obserwatora.

Jadąc windą na górę myślę:

Ludzie jednak mają czasem przywiązanie do lotnictwa i wiadomości fachowe z tej dziedziny. Nie można narzekać. Propaganda L. O. P. P. pracuje. Niepotrzebnie przerywa mi myśli windziarz.

— Czy pan widział — pyta — jak latali? To nasi lotnicy. Nasza chwała. To było piękne...

Był dumny. On też tam latał — sercem. Windziarz hotelu Cristal czuł za roje ciągów. I on zwykły pracujący człowiek jeden z nielicznych stanął na najwyższym szczeblu uświadomienia społecznego. Zobaczył wyniki pracy innych. Był zadowolony z wyników.

To była pochwała lotnictwa — pochwała jakich mało.

Ale do rzeczy. My sobie tutaj latamy w ciągach i rojach, a tam prof. Piccard tupie nogami. Pobito jego rekord wysokości. Sowiety wybudowały balon, wsadziły weń uczonych i bez wielkiej reklamy pokonały wielkiego Piccarda. Powyżej 19.000 metrów. Więcej, jak z placu Zamkowego do Jabłonny nad ziemią. Cała pociecha, że nie on jeden uległ. Francuzi w ostatnim czasie pobili o 300 metrów rekord wysokości na samolocie. Ostatni miesiąc, choć według Starży-Dzierżbickiego nie obfitował w dni dodatnie do „załatwiania interesów w związku z lotnictwem, automobilizmem i radjem etc." wysypał worek rekordów.

Wracając do Starży-Dzierżbickiego i jego prognostyków astrologicznych w „Ekspresie", przedtem życie było łatwe. Człowiek chciał to szedł, nie chciał to nie szedł. Patrzył na pogodę — dobra, więc leciał. Odkąd jestem czytelnikiem „Ekspresu", wczesnym rankiem, kiedy słońce wschodzi już po niego posyłam. Patrzę na ostatnią stronę. Jest. Dzień dzisiejszy — czytam — pod znakiem Saturna już w porannych godzinach zdradza ujemne passy. Niepokoje i rozterki. Gniewy i kłótnie. Awantury. Zupełnie nie nadaje się do stosunków z przełożonymi i starszymi. Dopiero koło południa passa się zmienia. Wtedy można liczyć na powodzenie we wszystkich przedsięwzięciach połączonych z płcią odmienną, jednakże ostrożnie: gdyż koło godziny drugiej nastroje ulegną zmianie na gorsze. Dopiero przed samą północą dobry wpływ Merkurego wskazuje na duże możliwości w sferach bankowych. Dziecko dzisiaj urodzone i t. d.

Co tu robić. Rano trzeba być w biurze i napewno spotkam się i ze starszym i z przełożonym. W południe wybierałem się na lotnisko. Chciałem polatać. Będzie trzeba na gwałt szukać pasażerki, a o samolocie nie będę mówił tylko o maszynie. Płeć odmienna. Wandzie Olszewskiej i Sikorzance dobrze — one będą mogły mówić: samolot. Chciałem polatać dłużej. A tu tylko do drugiej... Potem kraksa pewna. Ale jak ja zrobię pożyczkę bankową o północy?

A co do biura — to napiszę krótki list: z powodu złych wpływów astrologicznych, do biura dzisiaj przybyć nie mogę. To najprościej. Trzeba uważać. Życie ludzi dzisiejszych staje się coraz bardziej skomplikowane. Do niedawna pytał prokurator po kraksie o komunikat meteorologiczny. Raz — przypominam sobie — bardzo mi miał za złe, że nie miałem go piśmiennie, lecąc ze Lwowa do Stanisławowa, bo samolot wleciał przy lądowaniu na krowę na stanisławowskiem lotnisku. Czuję zaś w powietrzu chwilę, kiedy egzamin na nawigatorów będzie zawierał w programie:

— Znajomość najważniejszych konstelacyj i ich wpływ na przebieg lotu.

— Charakterystyka Urana, jego znaczenie, dla rozwoju techniki lotniczej.

— Znaczenie domów w horoskopie.

— Horoskopy lotnicze. Praktycznie i teoretycznie.

Z majorem Makowskim zasiądzie wtedy i Starża-Dzierżbicki. Będą gnębić niewinne baranki z aeroklubów w najlepszem porozumieniu. A baranki i owieczki, chodząc z kąta w kąt, będą dla wprawy wykreślały krótkie horoskopy szans egzaminowych.

Wesołość i tragizm na jednej płaszczyźnie często się schodzą w życiu lotnika. Nie mogę skończyć moich medytacyj bez wspomnienia o tragicznej postaci de Pineda.

Piękna legenda o jego miłości do jednej z księżniczek. Usiłowania, by na nowo zabłysnąć na horyzoncie sławy, zakończone katastrofą. Wreszcie wizja tego wspaniałego mężczyzny, który stoi, ze skrzyżowanemi rękami w płomieniach benzyny jest godna pióra poety.

De Pinedo był jednym z najdzielniejszych lotników włoskich. Został usunięty — gdyż temperamenty jego i Balby nie mogły istnieć obok siebie. A jednak, jako pierwszy z lotników włoskich, wytyczył drogę, po której potoczyła się sława Balby i innych.

Maddalena i de Pinedo, dwie szczerby w szeregach lotnictwa włoskiego. Cóż powiedzieć można? Że nam żal — to mało. Że współczujemy — blade

Lepiej milczeć nad grobem de Pineda!

Mieczysław Lisiewicz

LA CROCIERA DEL DECENNALE

Gigantyczny przelot generała Balbo wraz z całą eskadrą, składającą się z 25 wodnosamolotów, pozostanie zapisany nazawsze złotemi literami w dziejach włoskiego lotnictwa. Żeby jednak dać obraz triumfalnego powrotu i przyjęcia gen. Balbo w Italji, szczerego entuzjazmu i podziwu wszechświatowego lotnictwa dla tego lotu, trzeba jednak scharakteryzować i skreślić choć w ogólnych zarysach, przebieg przygotowań i prac, które zostały uwieńczone tak wspaniałym rezultatem.

Generał Balbo w samą wigilję odlotu, pisał w swym artykule, zamieszczonym przez Agencje Stefani, że jeszcze w 1929 roku, kiedy był w Ameryce na Wystawie Wszechświatowego Lotnictwa w Chicago, zaczął już studjować możliwość przelotu zbiorowego przez ocean. Jednocześnie pracował też Balbo nad planem przelotu eskadry z Italji przez Indje, Japonję, Wyspy Aleutskie, Meksyk, Panamę do New-Yorku i stamtąd przez Irlandję do Rzymu. Wskutek jednak wojny pomiędzy Chinami a Japonją, musiał zrezygnować ze swego zamiaru. Drugą zaś przyczyną były niezwykle wielkie koszta związane z tego rodzaju wyprawą.

Po pierwszym przelocie eskadry przez Atlantyk, przed dwoma laty, generał Balbo zabrał się do gorączkowej pracy nad urzeczywistnieniem swojego nowego projektu, przebycia Oceanu przez eskadrę, składającą się z 25 hydroplanów i załogi złożonej ze stu ludzi.

W 1930 roku otworzono szkołę w Orbatello, mającą na celu prace nad wykonaniem powyższego planu, oraz szkolenie załogi do tego gigantycznego lotu.

Generał Balbo zaznacza, w swym artykule, że ma niezwykły podziw i uznanie dla pojedyńczych przelotów przez Ocean, ale uważa, że tylko właśnie przeloty eskadr, złożonych z większej ilości samolotów, mogą wskazać drogę przyszłości, wszechświatowemu lotnictwu i mogą nauczyć, że przez ulepszenie motorów przez coraz to nową technikę, oraz przeszkolenie umiejętne i systematyczne załogi, zdobędzie się normalną drogę powietrzną, dla linij cywilnych.

„Lotnictwo tak, jak marynarka, może śmiało postawić zagadnienie przelotu eskadr. Italja swym atlantyckim lotem Rzym — Brazylja dała próbę tej możliwości".

„Jesteśmy eskadrą wojskową, która spełnia misję cywilną", pisał gen. Balbo w artykule, w którym zwierzał się z powstania swego projektu.

Po dwóch latach usilnych prac przygotowawczych, dokładnych i systematycznych wysiłków wszystko było przyszykowane do znakomitego przelotu.

„La crociera del Decennale", nazwana tak z powodu dziesięciolecia istnienia Faszyzmu składa się z 25 wodnosamolotów, załoga każdego złożona była z czterech ludzi.

Wszystkie wodnosamoloty były „S. 55 X" Savoia — Marchetti, motory „As 750" Isotta Fraschini.

Eskadra włoska wyruszyła z aeroportu Orbatello.

Przed odlotem generał Balbo zwrócił się do wszystkich uczestników załogi, przemawiając gorąco i serdecznie:

„Oficerowie, podoficerowie i żołnierze! Biorę od dzisiaj pod swoje dowództwo waszą eskadrę, ze stanowczym zamiarem, doprowadzenia do zwycięstwa na niebie Północnej Ameryki.

Zwracam się najpierw z serdeczną myślą do kolegów z naszej centurji, porwanych przez śmierć: razem z niezapomnianym pułkownikiem Humbertem Maddaleną, przewodnikiem naszym, czuwającym z nieskończoności nad losem naszego przedsięwzięcia.

Was wszystkich, oficerów, podoficerów i żołnierzy pozdrawiam, jako dowódca i jako kolega. Znam dobrze waszą wartość, od jenerała do ostatniego technika i oceniając, prowadzę z duszą zupełnie spokojną. Nie ukrywam ogromnych trudów, jakie nas oczekują, ale wiem, że mogę bezwzględnie liczyć na waszego ducha gotowego do poświęceń dla chwały Aeronautyki Włoskiej.

Wszyscy rozumiecie napewno jaką misję prestiżu narodowego i postępu ludzkiego piastujemy i dlatego jestem pewny, że nie będziecie stali niżej przeznaczenia, które was oczekuje, cokolwiekby się stało, jest to zawsze los pionierów!

Oficerowie, podoficerowie, żołnierze! Pod błękitnym niebem Ojczyzny, powtórzmy jeszcze raz przysięgę, że będziemy godnymi żołnierzami Króla Wiktora Emanuela, rzymskiej wielkości stworzonej przez Duce Italji Faszystowskiej!

Koledzy: A noi!" [1]).

Pierwszego lipca depesze pism całego świata, dały znać o odlocie. Pomimo nieprzychylnych wiatrów i burz 19 lipca eskadra przybyła do New-Yorku.

Na 19 dni podróży, trasa została przebyta przez osiem dni; dziesięć dni oczekiwano na lepszą pogodę.

Trzy tysiące czterysta metrów ponad chmurami. Przestrzeń z Chicago do New-Yorku przebyto w ciągu 7 godzin. Pierwsza połowa lotu była zrobiona.

Wiadomość obiegła cały świat. Depesze gratulacyjne ze wszystkich stron. Papież przesyła błogosławieństwo na ręce biskupa Chicago.

„Przesyłam generałowi Balbo i jego towarzyszom życzenia od Ojca świętego, oraz jego Błogosławieństwo, podczas gdy w modlitwach swych prosi o szczęśliwy powrót dzielnych lotników i Boską Pomoc dla nich aż do końca drogi".

Kardynał *Pacelli.*

W Ameryce szał entuzjazmu ogarnia wszystkich, zjeżdżają się zewsząd Włosi, przyjeżdżają delegacje włoskie, żeby przywitać i zobaczyć bohaterskich rodaków. Cel lotu transatlantyckiego jest osiągnięty.

A gdy we Włoszech dowiedziano się, o tem, radość nie miała granic.

W Rzymie o godzinie dwunastej zaryczały syreny. Ludzie powyskakiwali z łóżek, nie wiedząc co się stało, dopiero po chwili wiadomość o przybyciu do Chicago rozeszła się po Wiecznem Mieście.

W innych miastach działo się to samo.

---

[1]) Okrzyk faszystowski, dosłownie znaczy „dla nas".

W Medjolanie uformował się ogromny pochód, złożony wyłącznie z robotników fabryki „Isoty Fraschini" i „Caproni". Muzyka zaczęła grać w kawiarniach, orkiestra „dopolawanystów" z powyższych fabryk brała udział we wszystkich tych manifestacjach, zaznaczając w ten sposób, że maszyny ich fabryk są również uczestnikami zwycięstwa.

Tymczasem gen. Balbo pomimo licznych zaproszeń, skraca swój pobyt do minimum, biorąc udział tylko w oficjalnych przyjęciach i gotuje się do powrotu.

Całe Włochy chcą godnie przywitać eskadrę.

Nim gen. Balbo wrócił do kraju, otrzymuje tytuł Marszałka Lotnictwa—godność ta dotychczas nie istniała. Wszyscy uczestnicy otrzymują wyższe szarże.

Dzień 12 sierpnia 1933 r. jest świętem dla całych Włoch.

Powraca tak zwana, druga eskadra Transatlantycka „La crociera del Decennale". Rzym postanawia witać bohaterów swych tak, jak dawniej w klasycznym Rzymie witano zwycięzców.

Lido de Roma, które przed kilkoma laty było zaledwie w zarodku, teraz przygotowane pod każdym względem technicznie, oczekuje na zwycięzców.

Tłumy przepełniały Lido Ostji; gdzie sięgnąć okiem, pełno ludzi, ani kawałka miejsca dla tego, kto nie przybył o kilka godzin wcześniej.

Rozstawione megafony zawiadamiały cały świat i każdy zakątek Italji o zbliżaniu się eskadry, a potem o jej wodowaniu. Zbliża się emocjonująca chwila. Rząd na czele z Mussolinim, ubranym w czarną, faszystowską koszulę, oczekuje nad brzegiem błękitnego morza na lotników.

Nareszcie zdaleka od Rzymu nadlatuje eskadra. Krążyła nad Wiecznem Miastem przez dłuższą chwilę dla uczczenia go, a potem skierowała się na Lido Ostji. Pierwszy zbliża się hydroplan jenerała Balbo. Woduje. Chwila nieopisanego entuzjazmu.

Megafon ryczy „Hydroplan generała Balbo woduje". A potem padają nazwiska tych, którzy kolejno wodują. Megafon ryczy cały czas. Słychać przemówienia powitalne. Gwar ludzki. Brawa. Okrzyki.

Teraz następuje powitanie. Mussolini obejmuje Marszałka Balbo w serdecznym uścisku.

Długa chwila ciszy. A potem jeszcze, już nie krzyk, ale wrzask entuzjazmu. Zapał tłumu trwa długo.

Wreszcie wszyscy lotnicy wsiadają do oczekujących ich samochodów. Następuje odjazd do Rzymu.

Nazajutrz Rzym przybrał naprawdę niebywale odświętne oblicze.

Zadzwoniły dzwony na Kapitolu na cześć zwycięskich lotników. Z okien padały kwiaty pod nogi przechodzącej eskadry.

„La crociera del Decennale" z marszałkiem Balbo na czele, przeszła pod łukiem Konstantyna, postawionym ongiś na powitanie Cezara, powracającego po zwycięskiej bitwie. Tak dawny klasyczny Rzym witał swych zwycięzców.

Rzym dzisiejszy tradycję tę wznowił.

H. M.

KRONIKA ZAGRANICZNA

AUSTRALJA.

Rząd australijski uruchamia linję lotniczą pomiędzy Singapoore i Australją. Linja będzie się składała z kilku osobnych sekcyj. Końcowym punktem w Australji będzie małe miasto Coolamundra, wybrane w celu uniknięcia rywalizacji pomiędzy Sidney a Melbourne.

BRAZYLJA.

Zakończone zostały pertraktacje pomiędzy dr. Eckener'em, delegatem Tow. Zeppelin i rządem, który udzielił towarzystwu pożyczki w wysokości 3.000.000 marek, płatnych w ciągu 30 lat.

Przewidziano całoroczne utrzymywanie komunikacji pomiędzy Niemcami a Brazylją.

BELGJA.

Major von Hollenghem opatentował swój wynalazek zabezpieczający samolot od ognia. Zasadniczą cechą tego wynalazku jest zastosowanie przegródek, ekranów i t. p., wykonanych ze specjalnego materjału (skład utrzymany w tajemnicy), który jest ognioodporny i uniemożliwia promieniowanie cieplne.

FRANCJA.

Dnia 28 września w Villacoublay, Gustave Lemoine, na samolocie Henry Potez 50 z silnikiem K.—14, 700 MK, wystartował w celu pobicia rekordu lotu na wysokość. Wysiłek jego został uwieńczony dodatnim rezultatem. Osiągnął on wysokość 13.661 metr., bijąc rekord swojego poprzednika anglika, Cyrilla Uwins'a o 257 metrów; należy nadmienić, że każdy metr wysokości otrzymuje się dzięki olbrzymim wysiłkom pilota i jego wytrzymałości, gdyż na wysokości lot odbywa się przy sztucznem oddychaniu i temperaturze poniżej — 60° C.

* * *

12 września 1933 roku francuski Minister Lotnictwa p. Cot, odleciał w towarzystwie dwóch innych samolotów do Moskwy, na zaproszenie rządu Sowieckiego; w drodze przyłączyli się do niego Rossi i Codos na swoim rekordowym samolocie. 15 września 3 samoloty przybyły do Moskwy.

W dniu 16 września p. Minister zwiedzał fabryki lotnicze, m. in. słynną wytwórnię Nr. 22, która produkuje największe i największe samoloty w Sowietach. Fabryka ta zatrudnia około 4.000 ludzi i w 1932 roku wypuściła przeszło 400 samolotów, obecnie fabryka przygotowuje się do rocznej produkcji 1.500 samolotów całkowicie wykonanych z metalu.

21 września minister Cot odleciał zpowrotem. Jednym z najbliższych następstw tej wizyty było dążenie rządu Sowieckiego do zastąpienia specjalistów niemieckich, specjalistami francuskimi.

* * *

Podczas nocnego lotu na linji Paryż—Marsylja jeden z silników trzymotorowego Fokkera stanął w płomieniach, pilot kazał radjotelegrafiście wyskoczyć ze spadochronem, sam zaś walczył ze skutkiem z ogniem i zdołał doprowadzić maszynę do Lionu. Po lądowaniu stwierdzono brak dwóch cylindrów i śmigła.

HOLANDJA.

Linja lotnicza Amsterdam — Kopenhaga — Malmo, zdecydowała zamienić samoloty Fokkera XII trzymotorowe na Fokker XXII czteromotorowe o szybkości 260 km na godzinę, zabierając 21 pasażerów. Linja ta należy do posiadających największą frekwencję.

ITALJA.

Lotnictwo italskie przygotowuje w najbliższym czasie raid 10 samolotów do Szanghaju (Chiny).

* * *

Ostatni rekord długości lotu na plecach pobił Tito Falcone, pokrywając odległość St. Louis — Chicago (420 km) w 3 godz. 6 min. 39 sek., poprzedni rekord z dnia 19 sierpnia należał do amerykanina Benghama i wynosił 2 godz. 20 min. 23 sek.

W dniu 22 października zostanie otwarta Wystawa Lotnicza w Medjolanie. Będzie to pierwsza impreza tego rodzaju w Italji.

* * *

Staraniem Aeroklubu Italskiego „Umberto Perticucci", został wzniesiony pomnik pamięci Berta Hinkler'a, lotnika angielskiego, który zabił się w styczniu r. b. podczas lotu do Australji.

* * *

Dwaj oficerowie lotnictwa italskiego, kapitan Baldi i por. Dutta, podczas zawodów o nagrodę Bibesco, przebyli drogę Rzym — Bukareszt (1150 km) w 3 g. 12 min., osiągając szybkość około 356 km, tem samem zdobywając nagrodę.

IRLANDJA.

W Północnej Irlandji zostanie wybudowana latarnia lotnicza na pamiątkę lotu Nowa Ziemia — Irlandja, odbytego przez pannę Earchardt, Amerykankę, pierwszą kobietę, która przeleciała Atlantyk.

NIEMCY.

Min. Goering oświadczył w jednem ze swoich ostatnich przemówień: *„Po wojnie musiałem rozwiązać eskadrę Richthoffena* (jeden z najsłynniejszych lotników wojennych niemieckich), *ale to nie koniec... orzeł niemiecki powstanie ze swojej niemocy.*

* * *

Zostało zawarte porozumienie między kolejami, a linjami lotniczemi. Ruch pospieszny na kolejowych linjach deficytowych zostaje zastąpiony przez samoloty. Również samoloty będą rozwoziły pocztę pośpieszną tam, gdzie rozkład ruchu kolejowego na to nie pozwala.

* * *

Bartsch v. Siegfeld, duży balon wolny wystartował w Gelsenkirchen, a dnia następnego wylądował około Mayence. Osiągnął wysokość 10.000 metrów. Załoga 3-ch aeronautów.

STANY ZJEDNOCZONE.

Admirał Byrd, znany badacz okolic podbiegunowych odpłynął w kierunku „Małej Ameryki", skąd zamierza dokonać dłuższego lotu w okolicach Bieguna, zabrał ze sobą w tym celu dwa duże samoloty.

* * *

Florence Klingensmith, jedyna kobieta, która brała udział w „Narodowych Zawodach Lotniczych", uległa śmiertelnemu wypadkowi w dniu 6 września; była ona asem kobiecej akrobacji powietrznej.

* * *

Towarzystwo lotnicze „Pan Americain Airways", przystąpiło do robót, mających na celu stworzenie w Miami na Florydzie, największego na świecie portu lotniczego.

* * *

P. James Wedell, ustalił nowy rekord szybkości na samolocie Wedell-Willians. Średnia oficjalna szybkość wynosi 488 km na godz.

* * *

Sześć wodnosamolotów amerykańskich odbyło lot z Norfolk do Kanału Panamskiego, bez lądowania, pokrywając odległość 3.500 km i bijąc rekord ustalony dla wodnosamolotów o blisko 150 km.

* * *

Wiley Post znany rekordzista lotu dookoła świata uległ wypadkowi podczas przymusowego lądowania w Illinois. Samolot został rozbity, pilot zaś doznał poważnych obrażeń i będzie musiał dłuższy czas pozostać w szpitalu.

SZWAJCARJA.

Program opracowany przez kierownictwo lotnictwa wojskowego przewiduje, że do końca roku powinno być dostarczone lotnictwu 105 samolotów, w tem: 60 samolotów myśliwskich i 45 wywiadowczych Fokkera; tytułem próby zostanie wyprodukowany jeden D—28 z kompresorem.

WIELKA BRYTANJA.

Ministerstwo lotnictwa wydało instrukcję, która stwierdza, że w przeciągu 8 lat zaledwie 10 samolotów angielskich uległo porażeniu od pioruna, ani jedno z nich nie było poważne, jednakowoż instrukcja podaje cały szereg wskazówek, jak należy zachowywać się, aby uniknąć niebezpieczeństwa porażenia: unikać wielkich mas chmur, z których pada deszcz, śnieg, albo grad, jeżeli wiadomo, że burza z piorunami znajduje się obok. Grad jest zawsze groźny i trzeba go unikać.

Jeżeli przestrzeń niebezpieczna nie może być ominięta, antena radjowa powinna być zwinięta.

Jeżeli samolot znajduje się w strefie niebezpiecznej, zwijanie anteny może grozić porażeniem operatora; w takim wypadku należy „uziemić" antenę i samolot powinien jaknajśpieszniej oddalić się ze strefy objętej burzą.

Instrukcja zaleca uziemianie, t. j. połączenia anteny z masą silnika lub przeciwwagą, starać się uskuteczniać zawsze nazewnątrz kabiny.

Z. S. S. R.

Przeprowadzone zostały próby transportu wojska na samolotach. Bataljon łącznie z karabinami maszynowymi został w bardzo krótkim czasie przewieziony do sąsiedniego portu lotniczego i tam obsadzony.

* * *

Sowiety uruchomiły nową linję lotniczą Boczkarewo — Władywostok, wynoszącą około 900 km.



TORPEDA PRZECIWLOTNICZA.

Nieraz niepodobna odróżnić wynalazku, istotnie wartościowego od idei jakiegoś fantasty, lub humorysty. Chciałbym tu wspomnieć o ostatnim pomyśle Sidney G Browna, wynalazcy, cenionego na wyspach Wielkiej Brytanji.

P. Brown ogłosił, iż podaje wynalazek do wiadomości ogółu nie patentując go, a to ze względu na dobro ludzkości, jak dotąd nieomal bezbronnej wobec możliwości napadów powietrznych. Ogłaszając swój wynalazek, biada p. Brown nad bezsilnością Ligi Narodów i, jak mówi, nad niepotrzebnie szafowanemi dla niej i przez nią słowami i złotem.

Chodzi o narzędzie walki z dużemi, bombardującemi samolotami.

Istotą wynalazku jest połączenie komórki foto-elektrycznej (t. j. przyrządu, w którym światło powoduje zmiany w obwodzie prądu elektrycznego) ze sterami samolotu.

Jeżeliby na jakiś ośrodek nieprzyjaciel zamierzał wykonać nalot, to zdaniem p. Browna, obrona przy dzisiejszych metodach ognia artyleryjskiego jest mało skuteczna i nie na wieleby się przydała.

Konstruktor doszedł do wniosku, że pocisk nowoczesny winien lecieć „na pewniaka". Poprostu być maszyną myślącą, która musi spełnić swoje zadanie: dążyć w kierunku celu, dopóki się z nim nie zetknie.

Czy nazwiemy projektowaną broń samolocikiem szybkim, a nietrwałym, spełniającym zadanie pocisku, czy pociskiem ze skrzydłami i silnikiem, wydaje mi się rzeczą obojętną. Sam wynalazca nazwał go „Genevaplane" — co dałoby się przetłumaczyć jako: „Samolot Ligi Narodów".

Kieruje pociskiem-samolotem żyroskop, regulowany zapomocą teleskopu, połączonego z komórką fotoelektryczną. Pole teleskopu jest podzielone na 4 równe odcinki, krzyżykiem prostopadłych do siebie średnic. Każde z 4-ch pól obsługuje inną komórkę. Jeżeli skierujemy teleskop na samolot-cel, to samolot-pocisk będzie leciał prosto tylko w tym wypadku, kiedy cień celu będzie równomiernie padał na pola komórek foto-elektrycznych. Jak tylko jedna komórka otrzyma mniejszy cień, czy inaczej mówiąc więcej światła od innych, natychmiast ilość prądu zwiększy się, a to spowoduje skręt samolociku, właśnie w kierunku pożądanym. I tak od chwili wyruszenia z katapulty idzie sobie samolocik-pocisk trop w trop za samolotem-celem i aż do chwili spotkania, że tak powiem, nie spuszcza go z oka.

Przychodzi mi na myśl, że wojna przyszłości może naprawdę nie być tak bardzo straszna, a nawet pożyteczna. Bo przypuśćmy, że nad sztucznie dla zmylenia przeciwnika, zbudowane miasto nadlatuje eskadra samolotów niszczycielskich bez załóg, a kierowana z oddali zapomocą fal radjowych i tam zostaje samolot po samolocie dokładnie zniszczony przez samolociki-torpedy.

Tymczasem armje pracują nad produkcją nowych samolotów-celi, samolocików-pocisków i sztucznych miast.

A walczące ze sobą kraje — kwitną.

O BOHATERSTWIE, ŚMIERCIACH TRAGICZNYCH I Ś. P.

Pamiętam taki dawny wypadek. W szpitalu ze złamaną nogą leżał uczeń-pilot. Samodzielnie dopiero zaczynał latać. Czy wyrosłoby kiedy z niego co dobrego — niewiadomo. Pewnej egzaltowanej pani zwracającej się do niego per: — „Orlę z połamanemi skrzydłami", powiedziało lotnicze pisklę: — „Proszę pani, wydaje mi się, że ściślejszem byłoby określenie — „wróblę z przetrąconą łapą". Fakt. Faktem jest, że powiedział i faktem mi się wydaje, że określenie byłoby ściślejsze. Miejmy trochę krytycyzmu. Myślę o tem często, gdy czytam i słyszę słowo „bohater", którym się u nas z taką lubością szafuje. Niektórzy z asów powietrznych są istotnie bohaterami, nazwiska ich przejda do historji lotnictwa. Imiona ich należy czcić i cenić. Jeśli jednak pamięć o nich ma żyć w Narodzie, to nie piszmy o nich z dodatkiem ś. p. tak, jak nie piszemy ś. p. Kościuszko, lub ś. p. Zawisza Czarny. Jeżeli znów ktoś, ot, dla pokazania fantazji, zrobi o pół metra za nisko akrobację i rozbije siebie na marmeladę, a maszynę na drzazgi, lub jeśli kto inny zapomniawszy o aeronawigacji, zabłądzi i wróci, nic nie zdziaławszy, pomimo najgłębszego żalu, — nie nazywajmy tego „bohaterstwem".

I jeszcze o śmierci tragicznej. Piszą o tych lub owych lotnikach gazety: „Zginął śmiercią tragiczną" Dlaczego nie: „lotniczą?" Albo każda śmierć jest tragiczna, albo też każda jest tylko jednym z przejawów życia. Jeśli śmierć lotnicza jest tragiczną, w takim razie, jak nazwać śmierci uznawane za normalne: w łóżku, z rodziną, morfiną, agonją i czkawką. Czyż, jeśli ktoś umiera, dajmy na to, na cholerę, to inny powinien pęknąć ze śmiechu, a jeszcze inny napisać o obydwuch: „Zginęli śmiercią komiczną"?

LUSTRO PŁASKIE

Co ma zrobić człowiek trudniący się wyłuskiwaniem źdźbełek z cudzych oczu, gdy we własnej źrenicy dostrzeże jedną z belek, którą przeoczyli jego bliźni? I to wtedy, gdy brewna niepostrzeżenie i bezboleśnie usunąć nie można. Chodzić tak dalej, czy zrobić autooculovivisekcję? Wybieram ostatnie. Otóż: Nr. 9 „Lotu Polskiego", str. 5, szpalta 3-cia. Ustęp „na której zwyciężyli Żwirko i Wigura w Challenge'u" winien się odnosić do R. W. D. 6 (wyraźnie: *sześć)*.

KORSO KWIATOWE.

W Monte-Video przed pałacem prezydenta rzeczypospolitej Urugwajskiej coś spadło. To *coś* było kolorowe, wielkie i oderwało się od samolotu obcego państwa. — „Naturalnie, — bomby" pomyśli czytelnik usposobiony wojowniczo „Naturalnie — kwiaty" powiedzą pacyfiści, znający dusze pilotów, reklamujących swoje samoloty i silniki w Ameryce.

Ballantyne, znany w krajach południowej Ameryki delegat angielskiej firmy „de Havilland" zrzucił wielki bukiet kwiatów. Natychmiast został za to ostrzelany przez straż pałacową, a następnie w wyniku pościgu samolotów wojskowych zmuszony do lądowania i aresztowany.

BOMBARDOWANIE CELÓW RUCHOMYCH.

W Afryce podczas pacyfikacji Berberów w pewnej eskadrze zdarzył się wypadek urwania się bomby, która wpadła do samolotu tejże eskadry przelatującego pod nim. Zbombardowany samolot rozsypał się na kawałeczki. Podaję tę wiadomość wślad za „The Aeroplane", choć gdybym mógł, chętnie opatentowałbym ją, a następnie sprzedał jako temat do nowel lotniczo-egzotycznych.

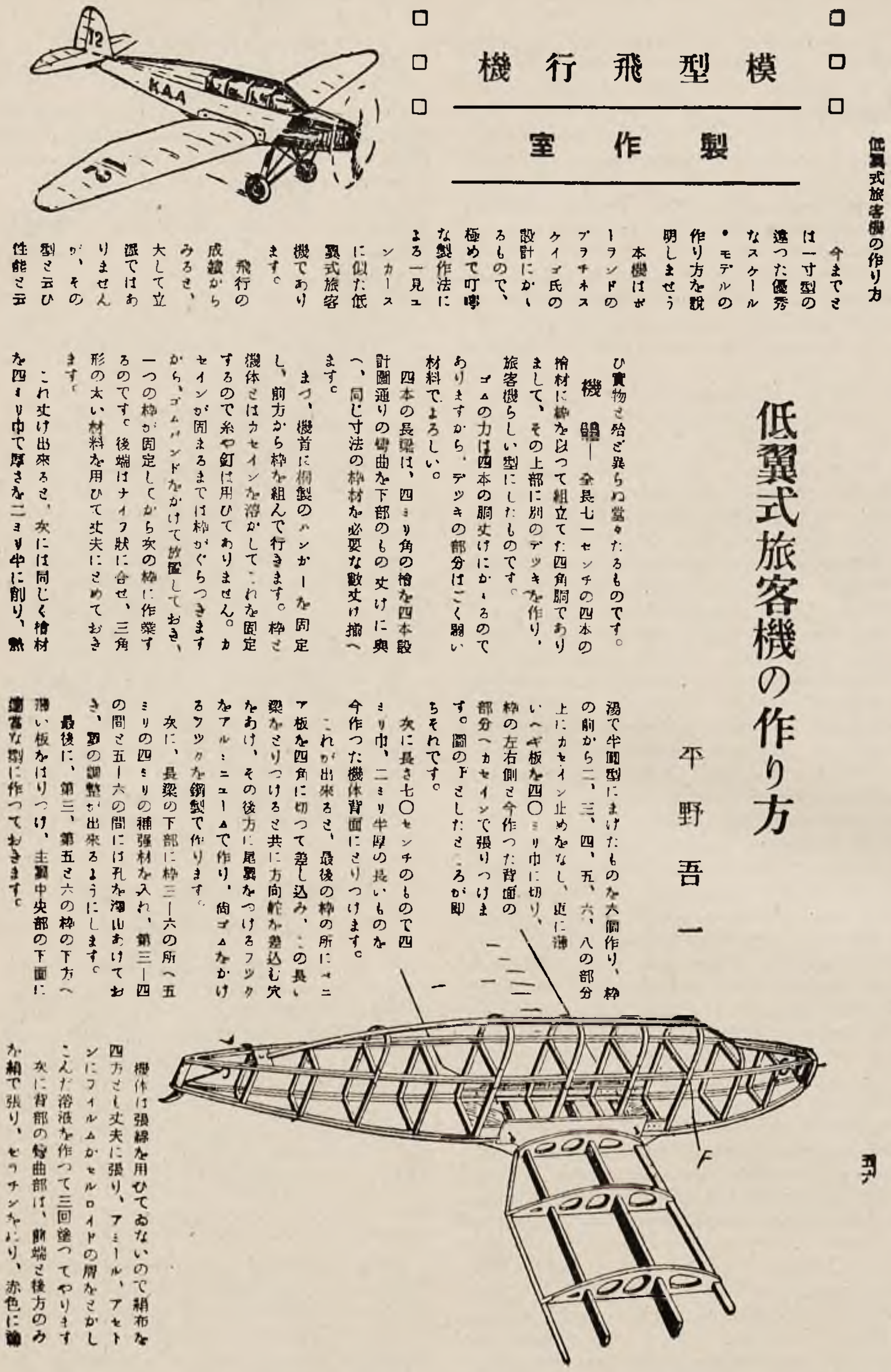
O. P. G. OWADÓW.

Im dokładniej poznaję metody walk ludzi, tem bardziej kocham zwierzęta. Niedawno pewien poważny artykuł, omawiający chemiczne sposoby tępienia fauny domowej, przypomniał mi parę słów André Maurois w jego „Les discours du dr. O'Grady", przetłumaczonych u nas jako... „Oddech wojny":



...„*Obrona poczyni takie same postępy, jak atak*".. **7.13.**

POPULARNOŚĆ „LOTU POLSKIEGO” W JAPONJI



模型飛行機

製作室

低翼式旅客機の作り方

低翼式旅客機の作り方

平野吾一

今までとは一寸型の違つた優秀なスケール・モデルの作り方を説明しませう。

本機はポーランドのプラチネスケイゴ氏の設計にかゝるもので、極めて叮嚀な製作法によろ一見ユンカースに似た低翼式旅客機であります。

飛行の成績からみると、大して立派ではありませんが、その型と云ひ性能と云ひ實物と殆ど異らぬ堂々たるものです。

機體―全長七一センチの四本の檜材に枠を以つて組立てた四角胴でありまして、その上部に別のデッキを作り、旅客機らしい型にしたものです。

ゴムの力は四本の胴丈けにかゝるのでありますから、デッキの部分はごく弱い材料でよろしい。

四本の長梁は、四ミリ角の檜を四本設計圖通りの彎曲を下部のもの丈けに與へ、同じ寸法の枠材が必要な數丈け揃へます。

まづ、機首に桐製のハンガーを固定し、前方から枠を組んで行きます。枠と機体とはカセインを溶かしてこれを固定するので糸や釘は用ひてありません。カセインが固まるまでは枠がぐらつきますから、ゴムバンドをかけて放置しておき、一つの枠が固定してから次の枠に作業するのです。後端はナイフ状に合せ、三角形の太い材料を用ひて丈夫にとめておきます。

これ丈け出來ると、次には同じく檜材を四ミリ巾で厚さを二ミリ半に削り、熱湯で半圓型にまげたものを六個作り、枠の前から二、三、四、五、六、八の部分上にカセイン止めをなし、近に薄いヘギ板を四〇ミリ巾に切り、枠の左右側と今作つた背面の部分へカセインで張りつけます。圖の下さしたところが即ちそれです。

次に長さ七〇センチのもので四ミリ巾、二ミリ半厚の長いものを今作つた機体背面にとりつけます。

これが出來ると、最後の枠の所にベニア板を四角に切つて差し込み、この長梁をとりつけると共に方向舵を差込む穴をあけ、その後方に尾翼をつけるフックをアルミニュームで作り、尚ゴムをかけるフックを鋼製で作ります。

次に、長梁の下部に枠三―六の所へ五ミリの四ミリの補強材を入れ、第三―四の間と五―六の間には孔を澤山あけておき、翼の調整が出來るようにします。

最後に、第三、第五と六の枠の下方へ薄い板をはりつけ、主翼中央部の下面に適當な割に作つておきます。

機体は張線を用ひてゐないので絹布を四方とも丈夫に張り、アミール、アセトンにフィルムかセルロイドの屑をとかしこんだ溶液を作つて三回塗つてやります。

次に背部の彎曲部は、前端と後方のみが絹で張り、セロチンをぬり、赤色に塗

Spieszymy podzielić się z naszymi Czytelnikami wiadomością o miłej niespodziance, jaka spotkała „Lot Polski“. Oto czasopismo lotnicze japońskie „Spead“ — w Nr. 2 z r. b. zamieściło opis modelu 12 KAA. Dowodzi to popularnoci, jaką cieszy się nasze pismo zagranicą
Modele prof. K. Błaszczyńskiego, zamieszczane w „Locie Polskim“ wyróżniają się tak doskonałą konstrukcją i pomysłowością, że opisy ich niejednokrotnie już były umieszczane w pismach zagranicznych, a ostatnio i w piśmie japońskiem.

LOT ESKADRY POLSKIEJ DO RUMUNJI

W dniu 12 października, o g. 9 m. 30, wystartowała z lotniska warszawskiego na Okęciu eskadra wojskowych samolotów polskich, lecąca do Rumunji, pod naczelnem dowództwem Szefa Dep. Aeronautyki, płk. dypl. inż. L. Rayskiego.

Eskadra, złożona z 29 samolotów pościgowych, składała się z czterech ekip pułkowych (po 7 płatowców każda).

Dowódcami poszczególnych ekip byli: kpt. pil. Kępiński (1 p. l), kpt. pil Bajan (2 p. l.), mjr. pil. Pawlikowski (3 p. l. i jednocześnie d-ca całości), kpt. pil. Pamuła (4 p. l.).

Chociaż lot (przez Lwów, Halicz i Jassy), odbywał się w niezbyt pomyślnych warunkach atmosferycznych (mgły i zachmurzenie) — cała eskadra przybyła w największym porządku do Bukaresztu w dn. 16 października.

Lądujących w szyku bojowym asów wojskowego lotnictwa polskiego witali entuzjastycznie zgromadzeni na lotnisku *Pipera* pod Bukaresztem oficerowie rumuńscy.

Tego samego dnia — lotnicy polscy podejmowani byli przez oficerów rumuńskich uroczystą wieczerzą, na której obecny był ks. Mikołaj — gen. inspektor lotnictwa rumuńskiego.

W dn. 18 października — odbyły się w obecności króla Karola pokazowe loty eskadry polskiej. Brawurowe popisy zbiorowe i pojedyńcze — 28 samolotów konstrukcji polskiej i pilotowane przez asów lotnictwa polskiego, wzbudziły zachwyt olbrzymich tłumów, zgromadzonych na lotnisku.

Po skończonym popisie — król Karol udekorował osobiście płk. dypl. Rayskiego orderem korony rumuńskiej 2 kl., a oficerów jego eskadry orderami korony i gwiazdy.

Masowy przelot do Rumunji blisko 30 samolotów polskich przeprowadzony bez najmniejszego wypadku, wzbudził zainteresowanie prasy codziennej i fachowej całego świata.

P. MINISTER ZARZYCKI PODRÓŻUJE TYLKO SAMOLOTAMI

P. minister Przemysłu i Handlu, gen. F. Zarzycki, jest gorącym zwolennikiem komunikacji lotniczej i stale posługuje się samolotem, jako środkiem lokomocji — zwłaszcza w Polsce.

P. Minister, który tak wybitnie popiera — dzięki własnemu przykładowi — rozwój komunikacji powietrznej, wydał niedawno następującą opinję o polskich linjach lotniczych.

„Dzięki doskonałym i wygodnie urządzonym aparatom, sprawnej i wyszkolonej obsłudze, punktualności odlotów i przylotów, krótkotrwałości podróży, niskiej cenie biletów, brakowi kurzu i spokojowi w drodze — polskie linje lotnicze „Lot“ dają pasażerowi to maksimum korzyści i zadowolenia, jakiego można wymagać od linji komunikacyjnej.

Wobec tego każdego musi zadziwić, że szersze warstwy społeczeństwa nie korzystają z tego tak szybkiego i wygodnego środka komunikacji“.

PASZPORTY ZAGRANICZNE DLA OSÓB PODRÓŻUJĄCYCH SAMOLOTAMI P. L. L. „LOT“ PRZEZ RUMUNJĘ

Jak wiadomo, — polskie samoloty komunikacyjne odbywają drogę między Polską a Bułgarją (przez Rumunję) i Grecję w ciągu 48 godzin (z noclegiem w Bukareszcie). Ponieważ zdarza się często, że pasażerowie samolotu chcieliby zwiedzić przy okazji piękną okolicę Rumunji, *władze rumuńskie, na prośbę Dyr. P. L. L „Lot“ zgodziły się, aby wizy tranzytowe, wydawane pasażerom samolotowym, upoważniały do zatrzymania się w Rumunji przez 48 godzin.*

Mrj. KOBIELSKI IRENEUSZ

Niebezpieczeństwo lotnicze i środki obrony przeciwlotniczej

BALONY ZAPOROWE.

Sieci drutów kolczastych stanowiły podczas całej wojny bardzo poważną przeszkodę dla wojsk lądowych, a miny podwodne zagradzały dostęp nieprzyjacielskim statkom do pewnych rejonów. Chcąc samolotom zagrodzić dostęp do ważnych objektów zaczęto również stosować przeszkody w powietrzu. Użyto do tego tak zwanych balonów zaporowych. Balon zaporowy składa się z 3-ch głównych części: właściwego balonu, stalowej linki i dźwigarki. Właściwy balon jest zapomocą linki umocowany do dźwigarki, która pozwala na podnoszenie się balonu do góry i na ściąganie go na dół. Są dwa rodzaje balonów: pojedyńcze typu „N" i podwójne typu „NN".

Balony podwójne typu „NN" są to właściwie dwa balony pojedyńcze, przyczepione jeden do drugiego (Rys. Nr. 1).

Wysokość teoretyczna wznoszenia się balonu „N" do 2.000 m, balonu podwójnego do 4.000 m praktycznie wysokość wznoszenia się nie przekracza 3.500 m (wpływy atmosferyczne). Najmniejszą jednostką taktyczną balonów zaporowych jest kompanja złożona z 10 tandemów.

Zaporę tworzą linki stalowe, unoszone wgórę przez balony. Napotkanie takiej linki przez samolot powoduje zazwyczaj jego zniszczenie, a przynajmniej uszkodzenie. (Zapora bal. Rys Nr. 2).

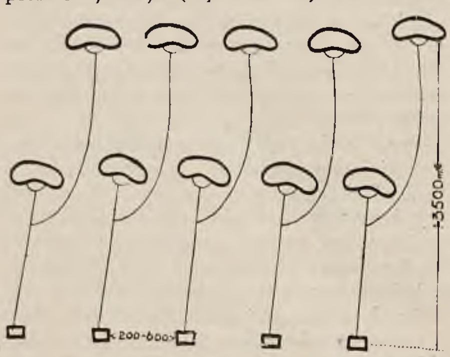
Działanie zapory polega na zaskoczeniu lotnika nieprzyjacielskiego i oparte jest na jej niewidoczności. Z tego też powodu stosuje się zasadniczo w nocy, to jest od zmroku do świtu. Mają one na celu:

1) uniemożliwienie nieprzyjacielskim samolotom dostępu do bronionych objektów,

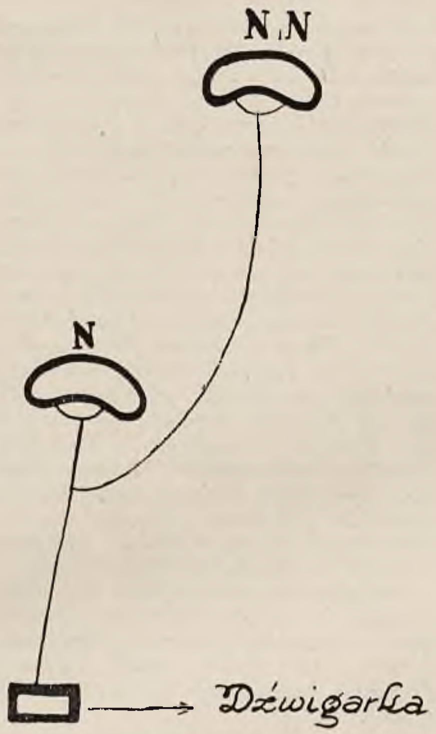
2) utrudniać wykonanie zadania lotnictwu, zmuszając go do latania na wielkich wysokościach względnie omijaniu zapór,

3) działać moralnie.

Normalnie zapora składa się z 5 tandemów ustawionych jeden obok drugiego w odległości od 200 — 600 m stosownie do warunków terenowych. Przy takich odstępach między linkami samolot mógłby łatwo przelecieć między niemi. Aby tego uniknąć rozmieszczano zapory w dwie lub kilka linji, przyczem balony drugiej linji kryły na przerwy pierwszej linji (Rys. Nr. 3).



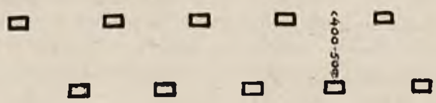
Rys. Nr. 2. Zapora balonowa.



Rys. Nr. 1. Balon typu „N. N.".

Zaporę balonową stawia się na noc w pewnej odległości od bronionego objektu na drodze prawdopodobnego nalotu.

Doświadczenia wojenne w tej dziedzinie nie są dostateczne. Po raz pierwszy użyli balonów zaporowych włosi przy obronie Wenecji.



Rys. Nr. 3. Podwójna zapora.

Wynik materjalny i moralny był dobry, gdyż strącono w ten sposób 8 samolotów, poczem austrjacy zaniechali napadów na Wenecję.

Oprócz balonów zaporowych, do zagrodzenia drogi samolotom stosowano balony wolne, które można było wypuszczać w momencie nalotu nieprzyjaciela. Sposób ten polegał na tem, że do końców linek przymocowanych do małych baloników doczepiono ładunek wybuchowy, lub spadochron. W chwili zetknięcia się samolotu z linką następował wybuch (roztworzenie się spadochronu), co powodowało katastrofę samolotu.

Oba te sposoby nie zostały wypróbowane na wojnie; są one zresztą bardzo kosztowne.

REFLEKTORY PRZECIWLOTNICZE.

Reflektorem nazywa się zespół maszyn wytwarzających bardzo silne światło, pozwalających na oświetlenie przedmiotów znajdujących się w odległości kilku, a nawet kilkunastu kilometrów. Reflektorów przeciwlotniczych używa się do oświetlenia samolotów nieprzyjacielskich podczas nocnych napadów. Obecnie używane reflektory plot. są kalibru (średnica lustra) 120 cm, 150 cm i 200 cm.

Zasięgiem reflektora nazywa się odległość na jaką może on oświetlić cel. Zasięg zależny jest przedewszystkiem od kalibru reflektora, przejrzystości powietrza, barwy oraz wielkości celu.

Przeciętne zasięgi reflektorów przy przejrzystości powietrza średniej, są następujące:

120 cm . . .	4000 — 4500 m
150 cm . .	4500 — 5000 m
200 cm . . .	6500 — 7000 m

Nieduża nawet mgła, opary i opady znacznie zmniejszają zasięg.

Działanie reflektorów polega na chwytaniu w nocy w swe snopy światła samolotu nieprzyjacielskiego i oświetlanie go jaknajdłużej. Działanie reflektorów posiada pewną własną skuteczność, gdyż o ile jest dostatecznie silne i długie, oślepia załogę samolotu, dezorjentuje ją i stawia w bardzo złe położenie dla odparcia napadu myśliwca nocnego. Ponadto lotnik oświetlony może zbłądzić, lub też lądując w nieodpowiedniem miejscu spowodować katastrofę. Z tych też powodów reflektory są zaliczone do środków O. pl. czynnych.

Samemu reflektorowi byłoby bardzo trudno uchwycić cel, dlatego też dodano mu do pomocy aparaty podsłuchowe, które określają przyszłe położenie (azymut i kąt położenia), poczem reflektor nastawiwszy te dane puszcza snop światła.

Reflektorów używa się do współpracy z lotnictwem myśliwskiem nocnem i artylerją przeciwlotniczą. Są one jednakże środkiem wrażliwym, kosztownym i trudnym w obsługiwaniu, gdyż wymagają specjalistów, których uzyskanie z poboru jest trudne. Ponadto posiadają tę wadę, że zasięg ich podczas jasnej nocy jest słaby Mimo tych wad, są one jedynym środkiem, umożliwiającym użycie lotnictwa myśliwskiego nocnego. Działanie ich podczas wojny światowej było wielokrotnie wypróbowane i dało bardzo dobre wyniki.

Kpt. Inż. KOROLEC STEFAN.

Dezynsekcja i deratyzacja cyjanowodorowa

W artykule niniejszym chciałbym zwrócić uwagę na znaczenie cyjanowodoru (kwasu pruskiego), jako środka dezynsekcyjno - deratyzacyjno - dezynfekcyjnego, zarówno z punktu widzenia interesów ogólno-państwowych, jak też i wojskowych.

Od kilkunastu już lat w całej Europie Zachodniej, Ameryce, a częściowo i w innych częściach świata, cyjanowodór został uznany jako niezawodny środek zabójczy przeciwko wszelkim pasorzytom, gryzoniom, a nawet i większości bakteryj chorobotwórczych. Rezultaty jakie osiągnięto przy stosowaniu tego środka dały nadspodziewane wyniki. Zawdzięczając cyjanowodorowi nietylko zwiększono czystość i zdrowotność wśród ludności, nietylko uniknięto kolosalnych strat związanych z klęską szczurzą, ale też osiągnięto wydatny rozwój w bardzo wielu gałęziach rolnictwa i przemysłu.

Polska pod tym względem stoi na szarym końcu. Nie wnikając w przyczyny, które ten stan rzeczy wywołały, musimy dzisiaj wytężyć w tym kierunku wszystkie nasze siły, aby w jak najkrótszym czasie stanąć w szeregu państw pod tym względem przodujących.

Największą przeszkodą, jaką w pracy tej musimy pokonać, jest brak odpowiedniego uświadomienia. Wkład natomiast kapitału potrzebny do tego jest tak nieznaczny, że nawet w dzisiejszych czasach kryzysowych, nie powinien on nam stanąć w tej pracy na przeszkodzie, tembardziej, że stokrotnie go sobie w krótkim czasie zwrócimy.

A zatem uświadomienie, i to jak najszerszych mas społeczeństwa o dobrodziejstwach dezynsekcji cyjanowodorowej jest pierwszą naszą pracą w tym kierunku. Pracę tę w wojsku, w miarę sił swoich, prowadzę już od kilku lat na terenie Szkoły Gazowej. Jest to jednak zbyt duży wysiłek, aby go mogły wykonać jednostki.

Chciałbym bardzo, aby te kilka słów moich znalazło jak najszerszy oddźwięk, aby było pobudką wzywającą do natychmiastowego rozpoczęcia tej pracy.

Po raz pierwszy cyjanowodór został zastosowany we Włoszech (1880 r.) i w Ameryce (1886 r.) do walki z pasorzytami drzew owocowych. W roku 1898 Johnson zastosowuje go z dobrym rezultatem do tępienia pasorzytów zbożowych i robactwa na okrętach. W Niemczech poczynając od 1914 roku zostaje przeprowadzony cały szereg prób z zastosowaniem cyjanowodoru do walki z najróżniejszemi pasorzytami i otrzymane wyniki przeprowadzonych dezynsekcyj w zupełności potwierdzają pokładane w cyjanowodorze nadzieje. W roku 1917 Pruskie Ministerstwo Wojny tworzy pierwsze w Europie towarzystwo dezynsekcyjne pod nazwą „Compagnie für Schädlingsbekämpfung", które po wojnie przekształca się w przedsiębiorstwo prywatne. Towarzystwo to przeprowadza cały szereg dezynsekcyj najrozmaitszych objektów, poczynając od koszar, składów, magazynów, baraków, obozów jeńców, młynów, kończąc na okrętach handlowych i wojskowych. W ciągu kilku lat, towarzystwo to przeprowadziło dezynsekcję kilkunastu miljonów metrów sześciennych pomieszczeń, osiągając wszędzie doskonałe rezultaty.

Jednocześnie wprowadzają u siebie dezynsekcję cyjanowodorową: Anglja, Czechy, Szwecja, Holandja, Hiszpanja, wreszcie na większą skalę Włochy, Francja i w ostatnich latach Rosja Sowiecka.

W Polsce została zastosowana po raz pierwszy dezynsekcja cyjanowodorowa do walki z durem osutkowym, który w latach 1919 — 1922 nagminnie panował na naszych Kresach Wschodnich. Początkowo wszelkie środki stosowane do zwalczania tej epidemji nie przynosiły żadnego rezultatu. Choroba ta zawleczona przez repartjantów z Rosji Sowieckiej, szerzyła się z przerażającą szybkością wśród zawszonej i zapluskwionej ludności kresowej. Ze względu na międzynarodowe stosunki wytworzyła się dla Polski groźna sytuacja. Wtedy to pośpieszył na pomoc naszemu Departamentowi Zdrowia, Zarząd Szwedzkiego Czerwonego Krzyża, który przysłał kolumnę dezynsekcyjno-cyjanowodorową. Nadzwyczaj wydajna praca tej kolumny pobudziła też i nasze władze sanitarne do utworzenia 5 samodzielnych kolumn dezynsekcyjnych. Kolumny te, dezynsekując baraki i odzież repartjantów, jak też odkażając wszystkie wsie położone na zagrożonych terenach, w ciągu roku zdusiły całkowicie epidemję duru osutkowego. Wydatność pracy tych kolumn była potwierdzana przez Komisję Epidemiczną Ligi Narodów, a między innemi i przez Sanitarne Władze Wojskowe (pismo Dep. San. M. S. Wojsk. L. 14259/21). Obecnie na terenie Województwa Wileńskiego, Nowogródzkiego i Lwowskiego pracuje 10 takich kolumn z ramienia Dep. Służby Zdrowia.

Ten sporadyczny, a świetny w swych rezultatach wypadek użycia cyjanowodoru tembardziej podkreśla konieczność jego szerszego zastosowania. W wojsku szczególną uwagę pod tym względem należy zwrócić na koszary i okręty, których możliwość zapluskwienia jest bardzo łatwa.

Pozostawiając narazie bez omówienia znaczenie cyjanowodoru w ogrodownictwie, warzywnictwie, rolnictwie, leśnictwie, oraz w różnych gałęziach przemysłu, chciałbym jeszcze nadmienić parę słów o roli jaką dziś odgrywa ten związek w walce ze szczurami oraz w walce z pasorzytami niektórych środków spożywczych.

Napozór nieuchwytne straty jakie rokrocznie ponosi Skarb Państwa tylko z powodu panoszenia się kilkomiljonowej rzeszy szczurzej w magazynach i składach wojskowych, są w rzeczywistości jednak tak znaczne, że przy najskromniejszych obliczeniach sięgają setek tysięcy złotych. A przecież za cenę dziesiątej części tej sumy, obróconej na deratyzację cyjanowodorową magazynów, uniknęlibyśmy zupełnie tych strat na przyszłość.

Wydatek ten tembardziej będzie nieznaczny, jeżeli wziąć pod uwagę, że dezynsekcja ta zabije też wszystkie pasorzyty gnieżdżące się w magazynach jako to: mola mącznego, mola odzieżowego, wołka zbożowego, których plaga panoszy się w bardzo wielu naszych magazynach.

Dla orjentacji podaję dane doświadczalne które osiągnięto przy stosowaniu cyjanowodoru.

Stwierdzono, że:

1) Wszy i gnidy giną przy 1% stężeniu cyjanowodoru (HCN) w ciągu dwóch godzin. To samo dotyczy ich larw i jaieczek Przy zwiększeniu koncentracji do 1,5% HCN ten sam efekt osiąga się w ciągu 1 godziny. (Teichman).

2) Pluskwy, które są bardziej wrażliwe na działanie cyjanowodoru giną już w ciągu 5 min. przy 0,5% koncentracji cyjanowodoru. Postacie nierozwinięte pluskiew są nieco odporniejsze na działanie cyjanowodoru, w każdym bądź razie 0,5% koncentracja tego gazu wystarcza do ich zabicia w ciągu niespełna godziny.

Przy tych badaniach stwierdzono bardzo ciekawe zjawisko, że przy niedostatecznej koncentracji cyjanowodoru, jak też przy zbyt krótkim okresie jego działania, wszy, gnidy, a szczególnie pluskwy bardzo łatwo wpadają w śmierć pozorną, z której wracają do życia po kilku godzinach a nawet i po upływie kilku dni. Łatwość ulegania gnid, wszy i pluskiew pozornej śmierci jaskrawo ilustrują niżej podane zestawienia:

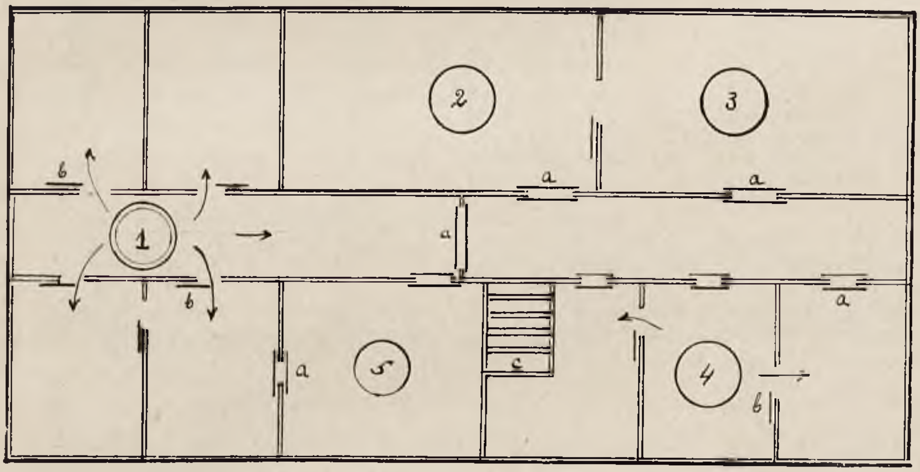
DOŚWIADCZEŃ Z WSZAMI WEDŁUG TEICHMANA.

Doświadczenia	Ilość wszy	Stężenie HCN w %	Czas działania	Ilość wszy poruszających się: po doświadczeniu	Ilość wszy poruszających się: na drugi dzień	UWAGI
1	50	0,5	1 godz.	0	13	Wszy niczem nie zabezpieczone
	50	0,5		0	6	zawinięte w papier.
2	50	0,5	2 „	0	3	Wszy niczem nie zabezpieczone
	50	0,5		0	4	„ zawinięte w papier
3	50	1,0	2 „	0	0	Wszy niczem nie zabezpieczone
	50	1,0		0	0	„ zawinięte w papier.
4	50	1,5	1 „	0	0	Wszy niczem nie zabezpieczone
	50	1,5		0	0	zawinięte w papier
5	50	2	1 „	0	0	Wszy niczem nie zabezpieczone
	50	2		0	0	„ zawinięte w papier.

DOŚWIADCZEŃ Z PLUSKWAMI WEDŁUG DR. GRYZINY-LASKA I H. SZEMPLIŃSKIEJ.

Doświadczenie	Ilość pluskiew	Działanie HCN		Ilość pluskiew żywych i martwych															
		%	Czas w minut.	1 dn.		2 dn.		3 dn.		4 dn.		5 dn.		6 dn.		7 dn.		8 dn.	
				żw	m.	żw.	m.	żw.	m.	żw.	m.	żw.	m	żw.	m.	żw.	m.	żw.	m
1	20	0,1	5	7	13	12	8	10	10	8	12	5	15	2	18	**0**	**20**	0	20
2	15	0,2	5	1	14	2	13	4	11	2	13	1	14	**0**	**5**	0	15	0	15
3	15	0,3	4	0	15	1	14	2	13	2	13	**0**	**15**	0	15	0	15	0	15
4	10	0,3	2	2	8	2	8	3	7	3	7	2	8	2	8	**0**	**10**	0	10
5	10	0,4	2	0	10	1	9	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10
6	15	0,5	5	0	15	1	14	**0**	**15**	0	15	0	15	0	15	0	15	0	15
7	15	0,5	10	0	15	2	13	**0**	**15**	0	15	0	15	0	15	0	15	0	15
8	15	0,5	15	**0**	**15**	0	15	0	15	0	15	0	15	0	15	0	15	0	15
9	10	0,7	15	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10
10	10	1,0	5	0	10	1	9	1	9	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10
11	10	1,0	10	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10
12	10	1,0	15	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10
13	10	1,5	5	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10
14	10	1,5	10	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10
15	10	2,0	10	**0**	**10**	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10	0	10

Schemat
rozmieszczenia aparatów cyjanowodorowych (kadzi) w 10 pokojowym lokalu.



Aparat № 1 .... 1 gniazdo emisji HCN.
" " " 5 .... 2 " " "
" " " 2 i 3 .... 3 " " "
" " " 4 .... 4 " " "

a drzwi zamknięte — *Otwory okienne nie uwzględnione*
b. " otwarte
c. klatka schodowa

3) Karaluchy należą do robactwa najbardziej odpornego na działanie cyjanowodoru. Według doświadczeń Blatta 0,2% stężenie HCN w przeciągu 10 minut zaledwie je odurzało.

4) Pchły ulegają zabiciu przy 0,2% stężeniu HCN w ciągu 5 — 10 minut. Natomiast jaja ich są nieco odporniejsze od gnid i wszy.

5) Muchy domowe i stajenne giną w atmosferze 0,2% HCN w ciągu 5 — 10 minut.

6) Komary przy stężeniu 0,1% HCN giną natychmiast.

7) Mole futrzane są tak samo wrażliwe, jak i komary. (Teichman).

8) Mole mączne (Ephestia Kühniella), mączniki (Tenebrio molitor), oraz ich larwy według doświadczeń B. Wahla giną przy 1% stężeniu cyjanowodoru w przeciągu 14 godzin.

9) Wołek zbożowy (Calandra granaria) okazał się najodporniejszym pasorzytem. Stężenie 1% HCN przy 14 godz. działaniu zabija tylko 50% tych pasorzytów.

10) Myszy i szczury są znacznie mniej odporne od większości pasorzytów na działanie cyjanowodoru. Do zabicia ich, przy wprowadzeniu trucizny do krwioobiegu bądź przez przewody pokarmowe, bądź przez zastrzyk podskórny, potrzeba dawki od 0,001 — 0,005 g na 1 kg wagi. To jest przyjmując wagę szczura równą 250 g, do zabicia jego potrzeba około 0,0008 g HCN. Stężenia zatem cyjanowodoru powyżej 0,5% nasycenia zabijają te stworzenia w ciągu kilku minut.

Proces zatrucia, obserwowany przy doświadczeniach z myszami, ma przebieg następujący.

Mysz lub szczur poddany działaniu 0,1 — 0,3% HCN zdradza najprzód silny niepokój i zaczyna głęboko oddychać; po kilku takich oddechach zarzuca w tył głowę i pada sparaliżowany. Jeżeli w tym momencie usunąć go z atmosfery zatrutej, to po 3 — minutach dostaje drgawek i stopniowo budzi się z omdlenia, a po 10 minutach jest prawie zupełnie normalny. Pozostawiony jednak na dłuższe działanie HCN zostaje po upływie 5 — 10 minut zabity.

W praktyce dezynsekcyjnej powyżej podane normy stężenia cyjanowodoru, oraz czasu jego działania muszą być znacznie zwiększone, a to z następujących powodów:

1) Przy dezynsekowaniu różnych objektów trzeba zwalczać pasorzyty nieraz bardzo głęboko ukryte. Porażenie ich zatem wymaga dłuższego czasu działania cyjanowodoru.

2) Ogromną też rolę odgrywa szczelność i przenikliwość ścian dezynsekowanego objektu; wymaga to bezwzględnie zwiększenia początkowej koncentracji cyjanowodoru.

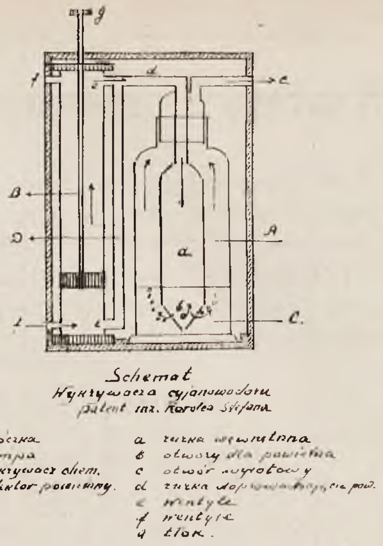
3) Wreszcie stężenie cyjanowodoru, jak też i czas jego działania zależy od celu przeprowadzonej dezynsekcji.

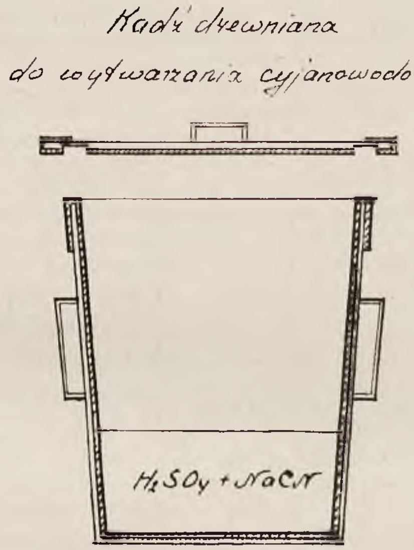
Praktyka wykazała, że normy te powinny być utrzymane w następujących granicach:

DOŚWIADCZEŃ Z GNIDAMI WEDŁUG TEICHMANA.

Doświadczenie	Ilość gnid	Działanie HCN		Ilość larw żywych										UWAGI
		%	Czas w godz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Razem	
				dnia po doświadczeniu										
1	80	0,5	2	0	0	8	11	8	6	5	1	0	29	Odkryte
	80	0,5	2	0	0	5	9	5	3	6	0	0	28	Zawinięte w papier
2	80	0,5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Odkryte
	80	0,5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Zawinięte w papier
3	50	1,5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Odkryte
	35	1,5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Zawinięte w papier
4	50	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Odkryte
	50	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Z winięte w papier

Rodzaj pasorzytów	Stężenie HCN %%	Dezynsekcja przeprowadzana w: Kamerach (odzież, bielizna, drobne rzeczy, miękkie meble)	Pomieszczeniach dobrze uszczelnionych: budynki murowane, drewniane tankowane, okręty i t. p.	Pomieszczeniach trudnych do uszczelnienia: budynki drewniane, baraki, składy, młyny i t. p.
		Czas w godz.	Czas w godz.	Czas w godz.
1. Pluskwy, wszy, gnidy i ich postacie nierozwinięte, oraz jaja pcheł.	0,5	5 — 6	—	—
	1,0	3 — 4	6 — 8	—
	1,5	2 — 4	5 — 7	8 — 12
	2,0	1 — 1,5	3 — 5	6 — 10
	2,5	1	2 — 4	5 — 8
	3,0	0,5	1 — 2	4 — 6
2. Karaluchy, prusaki.	1,0	—	8 — 12	12 — 16
	1,5	—	6 — 9	10 — 12
	2,0	—	3 — 6	8 — 10
	2,5	—	2 — 4	5 — 8
	3,0	—	1 — 2	3 — 5
3. Mole futrzaue, muchy, pająki, pchły i t. p.	0,5	—	1 — 2	3 — 4
	1,0	—	1	2 — 3
	1,5	—	0,5	1 — 1,5
4. Mole mączne, mącznik, oraz ich postacie nierozwinięte.	1,0	—	20 — 24	—
	1,5	—	16 — 20	24 — 30
	2,0	—	12 — 15	20 — 24
	2,5	—	10 — 12	16 — 20
	3,0	—	8 — 10	12 — 14
5. Wołek zbożowy	1,5	—	24 — 30	—
	2,0	—	20 — 24	30 — 38
	2,5	—	17 — 20	25 — 30
	3,0	—	12 — 15	20 — 24
6. Myszy, szczury.	0,5	—	6 — 8	12 — 16
	1,0	—	4 — 6	8 — 10
	1,5	—	3 — 4	6 — 8
	2,0	—	1 — 2	3 — 5





Przystępując do opisu sposobów przeprowadzania dezynsekcyj cyjanowodorowych należy na wstępie wspomnieć o własnościach toksykologicznych, fizycznych i chemicznych tego związku, na których będą oparte te lub inne szczegóły tych sposobów.

C. d. n.

MIESIĘCZNY KURS INSTRUKTORÓW O. P. L. G.



Dnia 9.X w gmachu Zawodowego Związku Kolejarzy R. P. przy ul. Czerwonego Krzyża 20 w Warszawie uruchomiony został przez Zarząd Główny LOPP miesięczny kurs instruktorów oplg I kat. Otwarcia dokonał Delegat M. S. Wojsk. przy Zarządzie Głównym L. O. P. P. — ppłk. dypl. Walery Jasiński. Na kurs zostało przyjętych 80 słuchaczy ze wszystkich województw R. P.

JANUSZ MEISSNER

Kwiaty — owoce — warzywa

W tym stanie rzeczy, miałem zapewnione prawa wyłączności przynajmniej do godziny drugiej po południu i postanowiłem wyzyskać je dla całkowitego opanowania sytuacji.

Początek strategicznych i taktycznych działań poszedł mi nadspodziewanie łatwo: kiedy nieco zasapany wdarłem się na wzgórze i zajrzałem do wnętrza ruin, cel moich manewrów stanął oko w oko przedemną.

Nie, nie odrazu mnie sobie przypomniała. Ale dopomogłem jej pamięci.

— Ach tak — roześmiała się. — Wiem już. Ratowałam pana w samolocie.

— Mnie?! — oburzyłem się.

— Powinien mi pan być wdzięczny.

Wyjaśniłem jej, że bierze mnie za Kosińskiego i opowiedziałem, jak ją odnalazłem.

Była zachwycona i zdumiona: więc to naprawdę my dwaj lecieliśmy wczoraj? Okropnie się przestraszyła, kiedy samolot śmignął tuż koło niej.

— Co pani tu robi? — zapytałam.

Wskazała mi płótno rozpięte na ramie i rozstawione stalugi.

— Plein air.

Niestety nie znam się nic a nic na malarstwie, a narysowanie takiego kwadratu, w którym wszystkie kąty byłyby proste i boki równoległe, przekracza moje siły. Aby więc nie wjechać na śliskie tory, zmieniłem temat: zaprosiłem ją na mój odczyt.

Nie mogę powiedzieć, aby przyjęła to z entuzjazmem.

— Byłam już na tylu... Należę do L. O. P. P., płacę składki, podróżuję samolotem...

— Doda mi pani odwagi — powiedziałem. — W nagrodę za to, zobaczy pani wspaniałe akrobacje najlepszej trójki samolotów myśliwskich.

Dała się przekonać. Poszliśmy razem.

Starałem się mówić porywająco i z przyjemnością spostrzegłem, że panna Irena — czy mówiłem ci, że miała na imię Irena? — że panna Irena przygląda mi się ciekawie, a nawet zdawało mi się, że od czasu do czasu notuje coś w szkicowniku.

Nie notowała nic w rzeczywistości: rysowała moją karykaturę...

Wtedy — o pół godziny wcześniej, niż to było umówione — w połowie odczytu przyleciał Kosiński i jego dwóch warjatów na *Avjach*.

Z wściekłym rykiem silników urwali się z za wysokiej krawędzi horyzontu, jak trzy pociski, jednocześnie wystrzelone w przestrzeń. Wykroili zwrot pod wiatr i chlusnęli w niebo patetycznym łukiem loopingu.

Nikt mnie już nie słuchał. Wszyscy patrzyli na ciasny klucz maszyn, które gnały teraz pionowo na dół, aby na stu metrach nad doliną wyrównać i błysnąć odbiciem słońca w szybkim przewrocie beczki.

Zamilkłem i patrzyłem także.

Trójka skręciła w miejscu, zmieniając szyk, i długim, wygiętym ciągiem wspięła się wzwyż, jakby na grzbiet potężnej góry wodnej na wzburzonem morzu. Nagle rozkwitła, jak bengalska raca trójgwiezdna i, rozpadłszy się w górze, zaświszczała potrójnym korkociągiem.

Zrobiła się cisza. Tłum zwolna opuszczał zadarte głowy, prowadząc wzrokiem maszyny, opadające wciąż niżej w bezwładzie spiralnych zwojów. Dawało się wyczuć napięcie nerwowe widzów, rosnące wraz z coraz głośniejszym świstem pędu.

Wtem — *Avje* prysły na trzy strony i zatoczyły się jak trzej pijacy w chwiejnym przegubie retouru. Grzmiały teraz pełną mocą silników nad środek doliny, jakby w zamiarze zderzenia się tam i roztrzaskania na drzazgi. Dopiero w ostatniej chwili, na sekundę przed nieuniknionym karambolem, kiedy już w tłumie dech zamarł z wrażenia, wymknęły się przyczajonej śmierci wężowym skrętem Immelmana.

Ludzie odetchnęli z ulgą. Ale już w następnem okamgnieniu chwyciły ich znowu kleszcze emocji: podczas gdy dwie maszyny pędziły prosto ku sobie w poziomym locie na półgazie, trzecia parła na nie z góry, mierząc w sam środek, jakby miała przejść pod miejscem, w którem tamte się spotkają. Wszystkie trzy, sprężone rzekłbyś do walki, zapalczywe, gotowe wbić się jedna w drugą i zniszczyć się nawzajem.

W ostatnim, decydującym momencie zdawać się mogło, że piloci przecenili sprawność swoich nerwów. Kłąb wpadających na siebie samolotów przewalił się przed oczyma przerażonych widzów jak w przedśmiertnym skurczu. Niepodobieństwem było, aby z tej plątaniny płatów, sterów i kadłubów, zwierających się w powietrzu, wyszedł ktoś cało.

Mój wzrok, przywykły do chwytania błyskawicznych manewrów walki, zaledwie pozwolił mi dostrzec przebieg szaleńczej figury: w tym samym ułamku sekundy Avje, lecące na swe spotkanie, wykręciły koncentryczną beczkę, mijając się o metr, może o dwa metry w młyńcu skrzydeł. Jednocześnie trzecia, ta, która nurkowała pod nie, owinęła je ciasnym pierścieniem loopinga.

Przeszła dobra chwila i samoloty były już daleko, zanim zdałem sobie sprawę, jak się to stało. Pierwszem wrażeniem mojem (a zapewne i innych), po opanowaniu zdumienia, iż nie nastąpiło starcie w zwarjowanej karuzeli powietrznej — było, że maszyny przeniknęły się nawskroś, jak cienie, albo jak widma. Dopiero potem tłum zakołysał się i zaszemrał podziwem.

Kosiński nie pozwolił mu ochłonąć: jego rozproszona trójka magnetyzwała oczy widzów, jak niesamowita zjawa. Samoloty uwijały się na błękitnej arenie nieba między amfiteatralnie spiętrzonemi skałami, budząc dreszcze emocji i zdumienia. Jeden za drugim wycinały miękkie Immelmany, tuzinami kręciły beczki i przewroty, zapadały w głąb poślizgami na ogon, kładły się na plecy i z rozpaczliwym gwizdem wypływały tuż nad ziemią, u dna doliny gdzie z zapartym oddechem patrzyt na nie tłum oniemiały, wzruszony, zahypnotyzowany wspaniałą sztuką, w której człowiek zwyciężył przestworza.



Skończyli wreszcie. Na jakiś niedostrzegalny z ziemi sygnał dowódcy, klucz w jednej chwili zebrał się w szyku i, porwany w górę z głębokiego wirażu dookoła skalnych zrębów, poszybował na południe, prosto w słońce, które zatopiło go blaskiem płynnego światła.

Odszukałem wzrokiem Irenę. Stała blada, z oczami rozszerzonemi zachwytem, przyciskając dłonią serce. Uśmiechnąłem się zadowolony: przyjemnie jest znaleźć się w promieniu sławy lotnictwa, choćby się nie było tej sławy twórcą.

Podszedłem ku niej i ująłem ją delikatnie pod rękę.

— No, i cóż?

— To jest straszne — powiedziała cicho. — Straszne...

Zaczęła wypytywać mnie o Bronka.

— Więc to on?

Opowiadałem lojalnie i zgodnie z prawdą. Może nawet przesadzałem trochę na jego korzyść.

Słuchała, mieniąc się na twarzy, aż w pewnej chwili wybuchnęła najbardziej nieoczekiwanie:

— Głupcy! Narażają się na śmierć To zbrodnia Nie powinni im pozwolić.

— Histeryczka — pomyślałem z niesmakiem.

— Niech mi pan powie: on tak co dzień lata? A potem pewnie pije, gra w karty, hula...

— Nie: modli się i wącha rezedę — powiedziałem zły i zirytowany.

— Czy jest tak samo niegrzeczny, jak pan?

— Proszę mi darować. Widzi pani: my, lotnicy, nie lubimy, aby nam prawiono kazania. No, a już taki pilot, jak Bronek. — Rozpiera go nadmiar energji, której nie ma gdzie wyładować w dzisiejszym uporządkowanym świecie. Musi się wyżyć blisko śmierci. Musi czuć intensywnie, że żyje, że walczy, że zwycięża. A potem — potem chce się bawić. Zapewne — do lotnictwa najczęściej idą niespokojne duchy, z których dawniej rekrutowaliby się pionierzy, odkrywcy, korsarze i błędni rycerze. Trzeba ich mierzyć tą właśnie miarą. Młodość, zapał, awantura — oto czynniki, składające się na urok, jaki dziś posiada lotnictwo dla tych, którzy służą w niem z zamiłowania.

— Tak — szepnęła zamyślona. — Tak, nie przeczę: to jest porywające. Jest wspaniałe. Kiedy przyjaciel pana dokazywał przed chwilą cudów odwagi w naszych oczach, miałam ochotę krzyczeć z uniesienia. Ale to jest chwila; rozumie pan? — chwila. Natomiast życie, całe życie... Zawsze, dzień po dniu... Nie, nigdy nie chciałabym pokochać lotnika.

Doszliśmy do mego samochodu.

— Dokąd mnie pan zabiera? — zapytała z przemiłym uśmiechem, zmieniając nagle ton.

Zaproponowałem Wolbrom, z myślą o Kosińskim, który — jak przypuszczałem — wkrótce mógł zjawić się tu z Krakowa. (Wolałem jeszcze narazie zrezygnować z jego towarzystwa, aby mieć Irenę wyłącznie dla siebie).

Nie zdążyłem jednak minąć pierwszego zakrętu szosy, kiedy w powietrzu zawarczał silnik *Avji*, i maszyna śmignęła nad naszemi głowami.

— Wrócił! — zawołała Irena.

— Idjota — mruknąłem, dodając gazu.

Bronek tymczasem musiał już nas dostrzec, bo, nie wiele myśląc, zaszedł pod wiatr i zniżał się do lądowania na łące wzdłuż wąwozu. Widziałem, jak jego samolot wychyla się gwałtownie, przepada i podbija się w nierównym nurcie prądu

— Rozłoży maszynę — powiedziałem, patrząc na jego usiłowania wyminięcia grupy drzew po drodze. Zdawało mi się, że zawadzi je skrzydłem.

Zatrzymałem samochód. Prawie w tej samej chwili *Avja* dotknęła ziemi, podskoczyła, przytarła ogonem, skręciła w lewo — stanęła. Z gondoli wylazł Bronek, triumfujący i uśmiechnięty.

— Przedstaw mnie — powiedział zadyszany, podbiegając ku nam.

Dokonałem tej ceremonji i wpadłem na niego z impetem: — Zwarjowałeś?! Lądować tutaj?

— Lądowanie przymusowe — oświadczył wesoło — musiałem panią zaraz zobaczyć. Powód: nadmierne ciśnienie tęsknej ciekawości.

— Będzie pan miał raport — uśmiechnęła się Irena. — Przezemnie.

— Raport? To będzie dopiero jutro. Teraz jest dzisiaj i — jedliście obiad?

Zawróciliśmy tedy i pojechaliśmy do Ojcowa.

Maszyna? Ten kombinator miał wszystko przygotowane: na szosie już czekał jego mechanik, wysłany tu rano; obiad był zamówiony telefonicznie; wczorajsza fotografja Ireny w oknie, oprawiona w ramkę, stała na stoliku, nakrytym na trzy osoby. Jednem słowem żadnej improwizacji.

Bronek „czarował", jak umiał. Nie krępowała go bynajmniej moja obecność: nie dostrzegł mnie prawie i doprowadził do tego, że i panna Irena też przestała zwracać na mnie uwagę. Byłem wściekły: w poczuciu zupełnej jego nieszkodliwości, sam zrobiłem mu reklamę, a teraz on zgrywał się przed dziewczyną na skromnego.

A kiedy wieczorem, jadąc z nimi na spacer, przypadkiem spojrzałem w lusterko nad szybą auta, zobaczyłem dwoje ust, złączonych w pocałunku...

Gärtner przerwał, by zapalić nowego papierosa. Minęliśmy już cmentarz Rakowicki i skręciliśmy w jakąś boczną uliczkę. Zapalano latarnie. Mrok ukrył się za sztachetami ogrodów i we wnękach bram.

Towarzysz mój milczał. Przeczuwałem, że nic więcej nie ma do powiedzenia. Opowieść kończyła się nijako. Byłem trochę rozczarowany. Bez nadziei usłyszenia czegoś jeszcze, co mogłoby mnie zainteresować, zapytałem o dalsze losy Kosińskiego, który — nie pamiętałem dokładnie — znikł jakoś nieznacznie i bez rozgłosu z pomiędzy innych pilotów myśliwskich pułku w czasie mojej nieobecności w Krakowie.

— Zabił się?

— Gorzej. — Gärtner machnął ręką. — Ożenił się z nią.

— No, to jeszcze nie takie straszne. Ładna, miła...

— Śliczna! — potwierdził ze szczerem przekonaniem. — Nie o to mi chodzi. To, że się ożenił, leży w dziedzinie faktów. Mówiłem ci, że fakty są zawsze zwykłe. I to małżeństwo było logicznem, choć banalnem zakończeniem błahej przygody. Niezwykłe są uczucia: zakochali się w sobie bez pamięci. Ślub odbył się w dwa tygodnie po naszej wycieczce do Ojcowa. Ale... Irena zażądała, żeby on przestał latać. I — przestał. Przestał, — rozumiesz? Naturalnie, z początku było mu ciężko. Przychodził czasem na lotnisko, aby choć zdaleka popatrzeć na samoloty. Bywał — jako widz — na meetingach i zawodach lotniczych. Usychał z nostalgji za powietrzem. Za prawdziwem powietrzem, tam w górze. Marniał.

Potem pogodził się z losem: kochał ją Ta miłość istotnie uczyniła cud. Cud koszlawy i dziwaczny.

Taki pilot! Wiesz co robi? *Wącha rezedę*. Daję słowo: został ogrodnikiem. Kwiatki, psiakrew, podlewa! Patrz.

Mijaliśmy niewielką willę parterową w dużym ogrodzie. Przy furtce błyszczała emaljowana tabliczka:

BRONISŁAW KOSIŃSKI.
KWIATY — OWOCE — WARZYWA.

Z okien domu, zasłoniętych storami, sączyło się łagodne światło. Wtem, na tle zasłony zarysowały się cienie dwu głów Zbliżyły się do siebie i połączyły na długą chwilę.

— Tfu! — splunął Gärtner.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
(CZŁONEK F. A. I.)
WARSZAWA, ALEJE UJAZDOWSKIE Nr. 32
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa*
Telefony: 9-33-77, 9-33-88.

BIULETYN

Nr. 8 (74)
8.IX — 18.X.1933

Gordon-Bennett.

Kpt. Franciszek HYNEK i por. Zbigniew BURZYŃSKI startując 2 września 1933 r. na balonie „Kościuszko", zajęli pierwsze miejsce w Międzynarodowych Zawodach balonów wolnych o puhar Gordon-Bennetta.

Delegaci Aeroklubu R. P. witali zwycięzców w Gdyni po powrocie do kraju dnia 15 października 1933, dnia zaś następnego lotnicy byli podejmowani w lokalu Aeroklubu R. P.

Aeroklub R. P. raz jeszcze składa życzenia i słowa uznania dla zdobywców puharu.

Nowi członkowie.

Został przyjęty jako członek dożywotni:

Broniewski Mieczysław, inżynier . . . . Warszawa

Lotniska.

Po zakończeniu robót niwelacyjnych lotnisko w Łucku zostało otwarte dla ruchu publicznego. Granice terenu użytkowego są oznaczone specjalnemi znakami lotniczemi.

Rekordy światowe.

F. A. I zatwierdziła następujący rekord światowy:

(Francja). Rekord odległości w linji prostej . . . . 9.104,700 km

Załoga: M. ROSSI i P. CODOS. Data: 5 — 7 sierpnia 1933 r.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy międzynarodowe:

KLASA A, kategorja V.

(Balony wolne od 1601 do 2200 m^3).

(Stany Zjednoczone A. Płn.). Rekord odległości lotu bez lądowania . . . . 1.550 km

Załoga: Lt. Cmdr. T. G. W. SETTLE i Lt. Wilfred BUSHNELL.

Trasa: Bazylea (Szwajcarja) — Daugieliszki (Polska). Data: 25—27 września 1932 r.

W myśl artykułu 92 kodeksu sportowego F. A I. pp. Settle Bushnell zdobyli jednocześnie:

KLASA A, kategorja VI i VII.

(Stany Zjednoczone A. Pln.). Rekord odległości lotu bez iądowania . . . . 1.550 km.

KLASA C.

(Francja). Rekord odległości w linji prostej . . . . 9.104,700 km.

Załoga: M. ROSSI i P. CODOS. Samolot: jednopłat Blériot-Zapata „Joseph Le Brix". Silnik: Hispano-Suiza 500 MK. Trasa: Floyd Bennett (New York) — Rhodes — Rayak (Syrja). Data: 5—7 sierpnia 1933 r.

(Francja). Rekord odległości w linji łamanej . . . . 9.106,330 km

Załoga: M. ROSSI i P. CODOS. Samolot: jednopłat Blériot-Zapata „Joseph Le Brix". Silnik: Hispano-Suiza 500 MK. Trasa: New-York — Le Bourget — Rhodes — Rayak. Data: 5—7 sierpnia 1933 r. —

(Francja). Rekord szybkości na przestrzeni 1000 km z obciążeniem użytecznem 2000 kg . . . . 259,556 km.

(Francja). Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km z obciążeniem użytecznem 2000 kg . . . . 255,253 km.

Załoga: DORET, Capitaine TERRASSON i Lieutenant LECARME. Samolot: jednopłat Dewoitine. Silniki: 3 Hispano-Suiza 575 MK. Trasa: Villacoublay-Orléans—Le Boullay. Data: 7 września 1933 r.

W myśl artykułu 92 kodeksu sportowego F. A. I. pp. Doret, Terrasson i Lecarme zdobyli jednocześnie:

(Francja). Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km z obciążeniem użytecznem 1000 kg . . . . 255,253 km.

(Francja). Rekord szybkości na przestrzeni 2000 km z obciążeniem użytecznem 500 kg . . . . 255 253 km.

Sekretarz Generalny: (—) *B. J. Kwieciński.*

Warszawa, dnia 18 października 1933 r.

LIGA • OBRONY POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

BUDOWA LOTNISKA,—POŚWIĘCENIE SZYBOWCÓW, — KURS OPLG.

W rozwoju Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Stanisławowie zaszedł we wrześniu r. b. bardzo ważny wypadek, który jest niejako ukoronowaniem 10-letniej działalności L. O. P. P. na terenie Województwa Stanisławowskiego.

15 września 1933 zostały rozpoczęte roboty i uroczyste poświęcenie rozpoczęcia tych robót około lotniska w Stanisławowie.

Dzięki poparciu władzy i Magistratu m. Stanisławowa — przy czynnym udziale społeczeństwa powstanie na terenie poł. wsch. państwa pierwsze lotnisko L. O. P. P.

Składane przez 10 lat oszczędnie pieniądze w Komitecie Woj. L. O. P. P. umożliwią za kilka miesiecy — urządzenie należytego lotniska i zbudowanie odpowiedniego portu lotniczego.

Powstanie nowa placówka L. O. P. P.— która chlubnie świadczyć będzie o ofiarności kresowego społeczeństwa — o sympatji, jaka się cieszy L. O. P. P.

Zarząd Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Stanisławowie z prezesem inż. Leonem Kuźmińskim może być dumny z dokonanego dzieła.

Po poświeceniu lotniska — dekorował p. Prezes Kuźmiński — Odznaką L. O. P. P. zasłużonych pracowników L. O. P. P. z całego Województwa.

Jednocześnie odbyło się poświecenie dwóch szybowców szkolnych zbudowanych przez Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Stanisławowie — typu C. W. 3 i „Wrona".

Z powodu tej uroczystości otrzymał Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Stanisławowie telegramy gratulacyjne z Zarządu Głównego i z wielu Komitetów Wojewódzkich.

W dniach od 18 — 30 IX r. b. urządził Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Stanisławowie Kurs instruktorów O. P. L. G. II klasy dla kandydatów Komitetów powiatowych L. O. P. P. — i dla instruktorów powiatowych Straży pożarnych. Kurs ukończyło 59 kandydatów.

BUDOWA SZKOŁY SZYBOWCOWEJ.

Z inicjatywy Wojew. Komitetu L. O. P. P., w dniu 8 b. m. przyjechali do Krzemieńca delegowani przez Ministerstwo Komunikacji inż. Grzeszczyk, (t. zw. ojciec szybownictwa w Polsce) i przedstawiciel Okręgowego Komitetu Szybowcowego we Lwowie inż. Polny, w towarzystwie pp. pułk. D-ra Habicha, Delegata Woj. Komitetu L. O. P. P. w Łucku i insp. O. P. L. G. p. Kościanowskiego.

Delegacja przybyła celem gruntownego zbadania terenu ich przydatności do szybownictwa i ustalenie miejsca pod budowę hangarów, domu mieszkalnego i administracyjnego oraz obranie miejsca na lądowisko samolotów motorowych. Po dokładnych oględzinach (góry Łysa, Wilcza i Ostra), zakwalifikowano przydatność takowych tak do szkolenia szybowcowego jak i do lotów żaglowych i wyczynowych, przyczem tereny uznano za bezpieczne ze względu na równość przedpola, które zezwolą na bezpieczne lądowanie nawet w nocy. Wobec powyższego, uchwalono rozpocząć budowę hangaru i warsztatów już w bieżącym miesiącu, w przyszłym zaś roku budowę 2 hangaru na szczycie góry dla szybowców rekordowych oraz domu administracyjnego i mieszkalnego. W tymże roku będzie doprowadzone do stanu używalności lądowisko, oraz w przyszłych latach lotnisko specjalne do nauki lotów holowanych za samolotem.

Będzie to druga w Polsce szkoła lotu, a pierwsza na Wołyniu, co ma doniosłe znaczenie dla rozwoju sportu szybowcowego i lotnictwa wogóle.

Podczas badania terenów, towarzyszyli delegacji pp. instruktor szybownictwa p. M. Glatman, który w roku bieżącym prowadził kurs szybownictwa na danych terenach, sekretarz pow. komitetu L. O. P. P. p. M. Rzeppo, instr. O. P. L. G. p. H. Niczko oraz p. Gronowski, prezes Koła szybowcowego Krzemienieckiego.

Podkreślić należy życzliwe ustosunkowanie się ludności miejscowej, która z radością przyjęła wiadomość o założeniu szkoły szybowcowej na ich terenach. Wiadomość zaś o dodatnich wynikach badania terenu szybko rozniosła się po Krzemieńcu, a wobec doniosłego znaczenia, jakie będzie miała szkoła, wywołała zrozumiałe zainteresowanie. *H. N.*

KOŁA L. O. P. P.

KOŁO MIEJSCOWE L. O. P. P. W ROZDOLE n/DNIESTREM.

Praca w Kole L. O. P. P. postępuje z dnia na dzień naprzód, dzięki wytrwałej pracy Prezesa Tadeusza Duszniaka, który zajmuje się b. intensywnie sprawami Koła i pracuje nad jego rozwojem.

Koło L. O. P. P. w Rozdole zostało zawiązane dnia 30 kwietnia 1933, dzięki staraniom jednostek, które doceniają znaczenie placówki L. O. P. P. i jej działalności nad rozwojem polskiego lotnictwa na terenie każdej miejscowości.

Zarząd Koła składa się z następujących członków: Prezesa Tadeusza Duszniaka, kierownika biura ewidencji ruchu ludności, V-prezesa Dr. K. Poleszczuka, miejskiego lekarza weter., sekr. J. Bernyka, skarbnika M. Kubatka, urzędnika poczt., zastęp. skarb. Leona Mayera, leśniczego.

Zarząd Koła bardzo intensywnie zabrał się do pracy, by nie pozostać w tyle za innemi Kołami, które wcześniej powstały. Urządzono 4-y odczyty z dziedziny O. P. G. i O. P. L., wyświetlony został film propagandowy z dziedziny L. O. P. P., oraz bardzo uroczyście obchodzony był X tydzień lotniczy z uroczystym wieczorem w Sali Tow. Szkoły Ludowej.

Obecnie Zarząd Koła czyni starania nad zorganizowaniem drużyny O. P. G. i należytem jej wyposażeniem wspólnie z Zarządem Ochotniczej straży pożarnej, który na ten cel ofiarowuje swoją pomoc materjalną. Koło posiada również własnego instr. II kl. w osobie samego prezesa Duszniaka, który nie szczędzi swego trudu, chętnie pracuje nad podniesieniem obrony O. P. G. w tut. mieście.

Koło liczy obecnie członków 80, a Zarząd stale pracuje nad zjednaniem w szeregi L. O. P. P. większej ilości członków.

OBCHÓD ROCZNICY ŚMIERCI Ś. P. KPT. ŻWIRKI I INŻ. WIGURY W ŁAZACH.

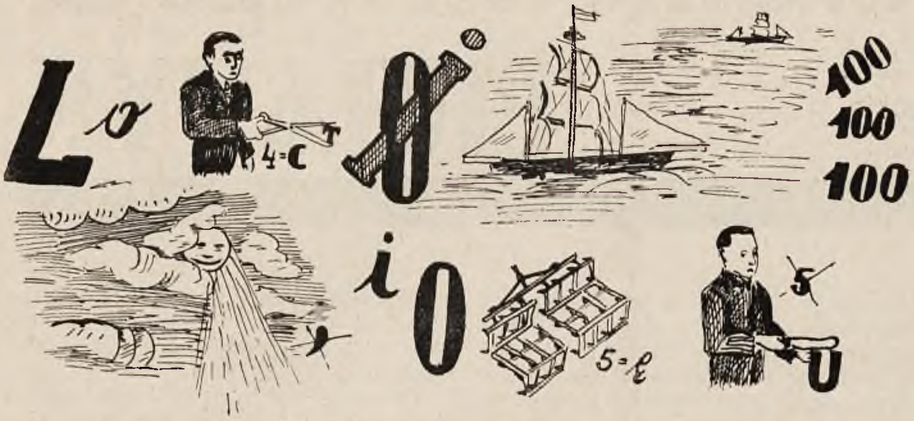
Zarząd Koła Kolejowego L. O. P. P. Nr. 12 wspólnie z Sekcją Pań przy tem Kole, oraz przedstawicielami Zarządu Koła L. O. P. P. Nr. 61 ze względu na miejscowe warunki postanowił przenieść uroczystości związane z obchodem rocznicy śmierci ś. p. kpt. Żwirki i inż. Wigury na dzień 23 września r. b.

W dniu tym o godz. 9-ej w miejscowym kościele została odprawiona Msza żałobna, przyczem Koło Nr. 12 dołożyło wszelkich starań, aby nabożeństwo wypadło imponująco. W zaciemnionym Kościele pośrodku był ustawiony katafalk z symboliczną trumną, okrytą do połowy flagą narodową. Katafalk tonął w morzu kwiatów i światła. Wartę honorową pełniło 6 członków drużyn odkażających w ubraniach przeciwgazowych.

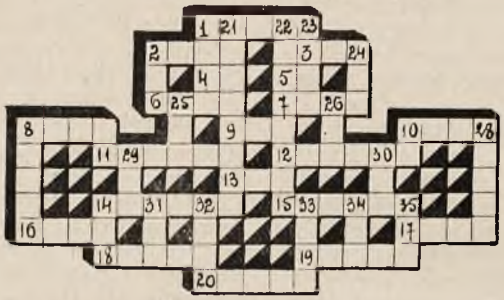
Wieczorem o godz. 19-ej w przepełnionej sali Domu Ludowego Koło Nr. 12 przy udziale Sekcji Pań urządziło akademję, na którą złożyło się misterjum żałobne w 2-ch częściach w układzie i reżyserji inż. M. J. Podczas misterjum wykonano okolicznościowe recytacje prozą i wierszem z udziałem chóru i solistów. Misterjum na tonącej w fioletach scenie, z promieniującymi w snopie białego światła portretami ś. p. kpt. Żwirki i inż. Wigury, udekorowanymi kirem i kwiatami, wywarło wielkie wrażenie na publiczności.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

I. REBUS.



II. KRZYŻÓWKA



Znaczenie wyrazów:

Poziomo: 1 Sławny lotnik polski; 2 Tłuszcz rybi 3 Wiatr na pomorzu dalmackiem; 4 Skrót tytułu (wsp.); 5 Zaimek w jęz. ob.; 6 Sposób ubierania się w pewnym czasie; 7 Rakieta; 8 Radjostacja włoska; 9 Imię artystki filmowej; 10 Narodowy bohater szwajcarski; 11 Sinobrody; 12 Wykaz kursów giełdowych; 13 Aparat telegraficzny fon. (wsp.); 14 Dorożka japońska; 15 Nowe srebro; 16 Imię artystki filmowej; 17 Matka pięknej Heleny, kochanka Zeusa; 18 Moneta dziś bez obiegu; 19 Założyciel dynastji francuskiej (987); 20 Rodzaj czekana.

Pionowo: 1 Śpiewak, pieśniarz u Celtów; 21 Południowa część Hiszpanji; 22 Pozorny ruch gwiazd; 2 Piosenkarz polski; 23 Spelunka; 24 Papuga; 8 Kwiat, odmiana kłosa; 25 „Stary" w jęz. ob.; 26 Sławny wojownik hiszpański z XI w.; 27 Zaimek w jęz. ob.; 10 Zaimek wskazujący; 28 Najdawniejsza nazwa Afryki; 29 Imię mahometańskie; 30 Przednia część siodła; 14 Pierwiastek chemiczny; 31 Popularne nazwisko; 32 Cyfra; 33 Imię męskie; 34 Pasmo górskie II przyp. l. m.; 35 Rodzaj głosu.

III. . ZADANIE KONIKOWE.

		Kto		
dem	ko	go	dem	Kraj
je	lu	żyć	wie	chę
nio	cu	i	swój	bę
go	brej	dzie	ci	święć
Bóg	a	ci	bło	w
do	je	w	prze	moc
da	chał	mu	Bo	go
dzy	wić	u	po	zeń
Ko	zej	mię	sła	gu

Podane sylaby połączyć skokiem konika szachowego i odczytać rozwiązanie.

V. ZAGADKA.

Jestem w całości, gdzie stoję pośrodku,
Przede mną rzeka i za mną ta sama —
Lecz ta ostatnia w stałym kołowrotku,
Płynie więc wsteczna za mną panorama,
Ma mnie we środku z wód Elstery książę,
Polska natomiast wcale mnie nie znała.
Widział mnie Noe: wielkie wody wiążę,
Jednak do arki nigdym nie wsiadała.

Lubię braterstwo: w niem dwie nogi moje
Miłości jednak nie znam od początku —
Słonia się jakoś niepomiernie boję,
Wolę natomiast w małem być kurczątku.
Jestem we wieszcza wielkim rozhoworze,
Którym się wielce polski naród szczyci—
Tytuł tak wielki, jak bezdenne morze...
Czy cię zawiodą do mnie myśli nici?

IV. ZADANIE CYFROWE.

1					12
	2			11	
		3	10		
		9	4		
	8			5	
7					6

Liczby od 13 do 36 poumieszczać tak, by suma rzędów poziomych i pionowych dała 111! Liczb powtarzać nie wolno.

Za trafne rozwiązanie jednego z zadań Redakcja przeznacza do rozlosowania 3 cenne nagrody książkowe.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji (dział rozrywek umysł.) do dnia 12-go listopada r. b.

Trafne rozwiązanie zadań z Nr. 8 „Lotu Polskiego" nadesłali:

P. T. Zofja Brańkówna — Waśniów — 1, 3; Stanisław Fojcik — Roździeń — Szopienice — 1, 2, 3, 4; M. Janczewski — Góra — 4; Wanda Mrowińska — Lichawa — 1, 3, 4; Irena Pontušowa — Tarnowskie Góry — 1, 2, 3, 4; J. Ostrowski — 1, 2, 3, 4; Władysław Mroczkowski — Warszawa — 1, 2, 3, 4; W. Sucheni — Gidle — 1, 2, 3, 4; Stefan Tołowiński — Warszawa — 1, 2, 3, 4; Ryszard Walczak — Warszawa — 1, 2, 3, 4; Emanuel Wąsowicz — Warszawa — 1, 3, 4; Wanda Wittenberg — Warszawa — 1, 2, 3, 4; Jan Załuska — Warszawa — 1, 3, 4.

Nagrodę wylosowali:

Nagr. I-szą — Stanisław Fojcik — Roździeń — Szopienice — Szkolna 6.
Nagr. II-gą — W. Sucheni — Gidle.
Nagr. III-cią — J. Ostrowski—Łódź—Rogowska 84.

REDAKTOR: Z. *Wyrzykowski.* WYDAWCA: Zarząd Główny L. O. P. P.

Telefon Red. i Adm. Centrala L. O. P. P. 5-62-20.

Druk Mazowiecka, Szpitalna 1, tel. 649-04